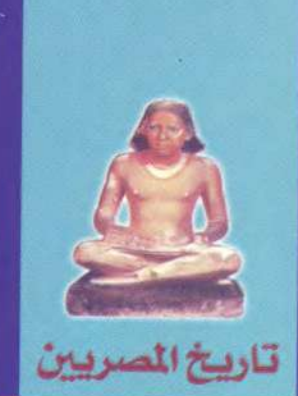
النقل والمواصلات في مصر
في العصر اليوناني - الروماني

د. عبد اللطيف فايز



تاريخ المصريين

٢٩٦

مكتبة
القراء العرب

هذا الكتاب

يتناول جانبًا مهمًا من جوانب الحياة في مصر في العصرين اليونانى والرومانى ، إذ تطرق بإسهاب إلى استعراض حركة النقل والمواصلات في تلك الحقبة التاريخية المهمة التى شهدت عطاءً حضاريًا متدفقًا رغم تراجع مصر السياسى والعسكرى إبان هذه الفترة .

ويبحر بنا الباحث د. عبد اللطيف فايز في الوثائق المكتوبة باللغات اليونانية واللاتينية ، ليقدم عملاً علميًا راقيًا يرصد فيه النقل والمواصلات فى العصر اليونانى - الرومانى ، وذلك رغم ما تكتنفه هذه الدراسات من صعوبات ، تتعلق بلغة الوثائق التى تتأرجح بين اليونانية واللاتينية ، أو تلك التى تتعلق بضرورة الإلمام باللغات الأوروبية الحديثة، التى دائمًا ما ينشر المتخصصون فى عالم البردى دراساتهم بهذه اللغات .

وتتناول الدراسة موضوع النقل والمواصلات من جوانبه المختلفة بصورة تتداخل ، بل تتناغم فيها ما هو سياسى أو اجتماعى أو اقتصادى أو إدارى ، فتتطرق إلى الحديث عن النقل البرى والنهرى والبحرى والموانئ ، ثم تعرج بشكل من التفصيل إلى الرحلات الاستكشافية ،فضلاً عن رصد أنواع الضرائب والمكوس المفروضة على النقل فى تلك الحقبة التاريخية المهمة من تاريخ مصر .


ISBN# 9789774486401
6 221149 031258

السعر

الهيئة المصرية العامة للكتاب



النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني، الروماني

سلسلة
تاريخ المصريين
رئيس مجلس الإدارة
د. أحمد مجاهد
رئيس التحرير
أ. د. محمد صابر عرب
مدير التحرير
أ. د. فاروق جاويش
سكرتير التحرير
مصطفى غنايم
الإشراف الفنى
صبرى عبد الواحد

أسس هذه السلسلة
الدكتور / عبدالعظيم رمضان
وترأس تحريرها
من ١٩٨٧ إلى ٢٠٠٧

محمد، عبد اللطيف فايز على.
النقل والمواصلات فى مصر فى العصر اليونانى
- الرومانى/ تأليف: عبد الطيف فايز على محمد.
- القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٢.
٤٨٤ ص؛ ٢٤ سم. - (تاريخ المصريين)
تدمك ٨ ٦٤١ ٤٤٨ ٩٧٧ ٩٧٨
١ - النقل - مصر.
٢ - المواصلات - مصر.
٣ - مصر القديمة - تاريخ - العصر اليونانى.
٤ - مصر القديمة - تاريخ - العصر الرومانى.
أ - العنوان.
رقم الإيداع بدار الكتب ٢٠٤٢٨/ ٢٠١٣

I. S. B. N 978 - 977 - 448 - 641 - 8

ديوى ٩٦٢. ٠٢٨٠

حقوق النشر محفوظة بالكامل
للهيئة المصرية العامة للكتاب

ويحظر إعادة الطبع دون إذن مسبق من هيئة الكتاب
المالكة لكافة حقوق الطبع والنشر

الهيئة المصرية العامة للكتاب
القاهرة - جمهورية مصر العربية - كورنيش النيل - رملة بولاق
ص . ب : ٢٣٥ - الرقم البريدى : ١١٧٤٩ رمسيس
ت : ٢٥٧٧٥٢٢٨ / ٢٥٧٧٥٠٠٠ - فاكس ٢٥٧٥٤٢١٣ (٢٠٢)
www.egyptianbook.org.eg/e-mail:info@egyptianbook.org.eg.

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني

تأليف

د. عبد اللطيف فايز علي محمد





الهيئة المصرية العامة للكتاب
٢٠١٢

فهرس الموضوعات

على سبيل التقديم

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني هو العدد ٢٩٦ من سلسلة تاريخ المصريين، الحريصة على أن تقدم كل ما يعمق من ثقافة المصريين وارتباطهم بتاريخهم التليد، وفي هذا العدد المهم من السلسلة يقدم صاحب هذه الدراسة معلومات مهمة عن عصر شاع بين الباحثين أنه عصر ضبابي المعلومات، وحلا لبعضهم إهماله بحجة أن حكام هذا العصر لم يكونوا من المصريين، رغم أن عطاء مصر الحضاري في هذا العصر ظل متدفقًا رغم تراجعها السياسي والعسكري.

و دراسة العصر اليوناني الروماني تكتنفه الكثير من الصعوبات المتصلة بمعرفة لغة الوثائق التي تتأرجح بين اليونانية واللاتينية، وهي لغات تتسم بالصعوبة وقلة المتخصصين وتتطلب المعرفة بها جهدًا كبيرًا، هذا علاوة على ضرورة الإلمام باللغات الأوروبية الحديثة، وقد أبحر باحثنا الواعد د. عبد اللطيف فايز محمد في الوثائق المكتوبة بهذه اللغات ليقدم لنا عملاً علميًا راقيًا ارتبط بموضوع مهم من تاريخ مصر القديم.

وقد خصص الباحث في هذه الدراسة فصلاً تمهيديًا لسبل النقل والمواصلات في مصر في العصر الهلينيستي، والتي اعتمدت بشكل أساسي على الحيوانات، كما تعرض للملاحة في حياة المصريين واستخدامهم للسفن والقوارب في النيل والبحرين الأحمر والمتوسط.

أما الفصل الأول فقد خصصه للنقل البري ووسائله في العصر اليوناني- الروماني، فتحدث عن ملكية وسائل النقل سواء للدولة أو الأفراد، وتعرض لعلاقة أصحاب المهنة الواحدة وكيف كانوا يجتمعون فيما يمكن أن نسميه بالنقابات.

وفي الفصل الثاني تعرض الباحث للطرق البرية والمحطات الواقعة عليها، حيث ظهر اهتمام البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري سواء في النيل أو البحر الأحمر. كما أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط النيل بالبحر الأحمر

وفي الفصل الثالث عرض الباحث "للنقل النهري" باعتباره وسيلة مهمة في متناول الإنسان المصري ليصل لأي مكان في الوادي، كما كان الباحث حريصًا على أن يتناول النقل البحري والموانئ والرحلات الاستكشافية بشكل من التفصيل قدم فيها معلومات شيقة وراقية تهم المتخصص وغير المتخصص، أما الضرائب والمكوس المفروضة على النقل فقد كانت فصلاً مهمًا من فصول هذه الدراسة، والتي تأثرت بها أسعار وسائل النقل وأجورها وهي موضوعات تقدم معلومات جديدة تضيف إلى الذاكرة المصرية المزيد من الفخر والتحضر.

إني إذ أقدم هذا الكتاب لقارئنا العزيز فإنني أتقدم بخالص الشكر للباحث الواعد عبد اللطيف فايز محمد وإلى أسرة التحرير على الجهد الذي بذلوه ليصل هذا العدد المهم من السلسلة إلى يدي كل مهتم سواء متخصص وغير المتخصص.

والله ثم الوطن من وراء القصد

أ.د. محمد صابر عرب

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني – الروماني

دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية

هذه دراسة جديرة بأن يقرأها الجميع، ولا ينبغي أن تكون موضوعًا لاهتمام المختصين بالدراسات التاريخية فقط؛ بل يجب أن يقبل على قراءتها كافة المثقفين فهي تتناول جانبًا مهمًا من جوانب الحياة في مصر في العصر اليوناني والروماني، والحقيقة أن هذه الفترة من تاريخ مصر لم تحظ بالاهتمام الكافي وعادة ما يجهلها الكثيرون، فإذا ما ذكرت عبارة تاريخ مصر القديم فإن ذهن السامع عادة ما ينصرف إلى العصر السابق على العصر اليوناني الروماني، وهو العصر الذي شهد بناء الأهرامات، أو عصر الدولة الحديثة، حين استطاع فراعنة مصر العظام أن يقيموا إمبراطورية مصرية عظيمة في الشرق الأدنى، أما العصر اليوناني الروماني فإننا قد نجد معلومات ضبابية عنه لدى الكثيرين، أو معلومات متناثرة عن بعض الأشخاص ذائعي الصيت أمثال الإسكندر الأكبر أو الملكة كليوباترا السابعة.

وقد يحلو للبعض أحيانًا المطالبة بإهمال هذا العصر كلية، وانتزاعه من المناهج الدراسية، وحجة من ينادون بهذا أن حكام مصر في هذا العصر لم يكونوا من المصريين، وهذه حجة تدعو للدهشة، فهل يمكن أن ننتزع من تاريخ مصر الكثيرين ممن حكموها ولم يكونوا من أبنائها، ولكنهم أحبوها وأخلصوا لها أو خاضوا المعارك وهم يذودون عنها. إن مصر كانت على الدوام قادرة على أن تستوعب كل من يأتي إليها، سواء جاء إليها غازيًا أو طالبًا للعلم والمعرفة، أو ساعيًا إلى طلب الرزق، فلم يكن لدى المصريين طوال تاريخهم إحساسًا بالتفوق أو العنصرية ضد الشعوب الأخرى، على الرغم من أن حضارتهم كانت هي الأقدم والأعرق، لذلك فإن عطاء مصر الحضاري كان متدفقًا حتى في تلك الفترات التي شهدت تراجعًا للدور السياسي والعسكري للدولة المصرية، هذا العطاء هو ما يطلق عليه القوة الناعمة، والذي يمكن أن نعتبره قدر مصر ورسالتها.

ظل عطاء مصر مستمرًا في العصر اليوناني الروماني، وربما احتاج القارئ إلى أن يتعرف على أهم ملامح العصر اليوناني الروماني في مصر، وذلك قبل أن يدلف إلى فصول هذه الدراسة التي تحتويها دفتا هذا الكتاب. هذا العصر يبدأ منذ عام ٣٣٢ قبل الميلاد، وهو العام الذي شهد دخول الإسكندر الأكبر أو الإسكندر المقدوني إلى مصر، وينتهي الجانب الأول منه، أي العصر اليوناني بوفاة الملكة كليوباترا السابعة في عام ٣٠ق.م، وفي هذا التاريخ أيضًا سقطت دولة البطالمة، وأصبحت مصر ولاية تابعة للإمبراطورية الرومانية، وإذا كانت نهاية العصر اليوناني أمرًا متفقًا عليه بين جمهرة المؤرخين فإنهم اختلفوا حول نهاية العصر الروماني من تاريخ مصر، فمنهم من يرى أن هذا العصر يتوقف عند بداية تولي الإمبراطور دقلديانوس عرش الإمبراطورية في عام ٢٨٤ ميلادية. ومنهم من يرى أن العصر الروماني يمتد حتى دخول العرب إلى مصر في عام ٦٤١ ميلادية، وحجة الفريق الأول أن الحضارة الرومانية هي حضارة وثنية خالصة، وأن هذه الحضارة هي التي سادت العالم بما فيه مصر حتى ذلك التاريخ، أما بعد عهد الإمبراطور دقلديانوس فقد سادت العالم حضارة جديدة تمامًا وأصبحت المسيحية هي العامل المؤثر على كافة الأصعدة.

وهناك تسمية أخرى تطلق على العصر اليوناني في مصر وهي العصر البطلمي، والحقيقة أن إطلاق اسم العصر اليوناني مرده إلى جنسية الإسكندر الأكبر، فإن هذا القائد جاء من بلاد اليونان (أو بلاد الإغريق)، فقد كان ملكًا لإحدى مناطق هذهِ البلاد، وهي مملكة مقدونيا، وقد خرج الإسكندر من بلاده لمحاربة الإمبراطورية الفارسية التي كانت العدو اللدود لبلاد اليونان، وكان الفرس قد اعتدوا على بلاد اليونان، واحتلوها ردحا من الزمان، ودنسوا كبرى مدنها وهي مدينة أثينا العظيمة، وبعد جلاء الفرس من بلاد اليونان راحت الأصوات تتعالى بضرورة الانتقام من الفرس ومعاقبتهم جزاء ما اقترفوه في حق اليونان، وقيض للإسكندر الثالث ملك مقدونيا أن يقوم بتلك المهمة، فخرج من بلاده في عام ٣٣٣ق.م وهزم الملك الفارسي في موقعة إسوس الذي فر بعد هزيمته إلى الشرق، ولكن الإسكندر رأى أنه من الأصوب ألا يسير في اثره بل يستولي علي ولايات الإمبراطورية الفارسية،

وكانت مصر وبلاد الشام من بين تلك الولايات، ولم يلبث أن اتجه جنوبًا فاجتاح ساحل فينيقيا ثم فلسطين، وطرق أبواب مصر في خريف عام ٣٣٢ق.م. وأعقب ذلك دخوله إلى مصر، ومما هو جدير بالذكر أن الإسكندر لم يمكث في مصر سوى ستة شهور وكان أعظم منجزاته في هذه الفترة بناء مدينة الإسكندرية العظيمة.

غادر الإسكندر الأكبر مصر متوجها إلى قلب الإمبراطورية الفارسية، وفي بلاد الرافدين أحرز نصرًا حاسمًا على الملك الفارسي دار الثالث في موقعة جاوجميلا في عام ٣٣١ ق.م.، وتلى ذلك فرار الملك الفارسي ثم مقتله، وكان ذلك إيذانًا بسقوط الإمبراطورية الفارسية على يد الإسكندر الذي دخل إلى عاصمة الفرس، وحقق حلم الإغريق في الانتقام من هؤلاء القوم.

وعلى الرغم من نجاح الإسكندر في تدمير الإمبراطورية الفارسية فإنه لم يتوقف بل واصل التوغل في قلب القارة الآسيوية، والحقيقة أن أهداف الإسكندر لم تكن تقتصر على القضاء على إمبراطورية الفرس، ولكنها كانت أبعد من ذلك بكثير فقد كان تلميذًا للفيلسوف أرسطو الذي غرس فيه حب العلم والمعرفة، ومن ثم فقد أراد أن يصل إلى نهاية العالم حتى يشبع نهمه للحصول على المزيد من العلم، ولم يكن جيش الإسكندر جيشًا من المقاتلين فقط بل كان يضم صفوة من العلماء. وإذا كان الإسكندر قد تأثر بأستاذه أرسطو في حبه للعلم والمعرفة إلا أنه تفوق عليه في محبته للإنسانية، وإيمانه الشديد بالمساواة بين البشر جميعًا، وهو الأمر الذي يتضح بجلاء من معاملته لأهالي البلاد التي فتحها، وحرصه الشديد على إظهار احترامه وتقديره لعبادات الشعوب الأخرى، ولا أدل على ذلك من زواجه من سيدة شرقية من إقليم باكتريا (أفغانستان). وعندما وصل الإسكندر إلى وادي نهر السند (باكستان) أدرك جنوده الكلل وطالبوه بالعودة إلى ديارهم، ولم يكن أمام هذا القائد سوى الرضوخ لرغبة رجاله والتخلي عن أحلامه في الوصول إلى نهاية العالم، وهكذا استدار للعودة مرة أخرى، وحط رحاله في مدينة بابل التي قرر اختيارها عاصمة للإمبراطورية، ولكن هذا القائد العظيم أسلم الروح وصعدت روحه إلى بارئها في عام ٣٢٣ق.م.

بعد وفاة الإسكندر تقرر تقسيم الإمبراطورية بين قادة الجيش المقدوني، وكانت مصر من نصيب أحد هؤلاء القادة، ويدعى بطلميوس بن لاجوس الذي أسس دولة في مصر عرفت بدولة البطالمة لأن ملوكها جميعًا حملوا اسم بطلميوس، وكان عددهم خمسة عشر ملكًا، وكان آخر ملوك هذه الأسرة الملكة كليوباترا السابعة التي انتحرت في عام ٣٠ق.م. بعد هزيمتها هي وحليفها ماركوس أنطونيوس أمام القائد الروماني أوكتافيانوس (أغسطس فيما بعد)، الذي دخل إلى الإسكندرية وأعلن سقوط دولة البطالمة إلى الأبد، وأن مصر أصبحت ولاية من ولايات الإمبراطورية الرومانية.

على الرغم من فقدان مصر لاستقلالها السياسي؛ إلا أنها لم تفقد أهميتها ولم يتقلص دورها، فقد حظيت باهتمام خاص من الإمبراطور أغسطس، لذلك فقط اختصها بمكانة مميزة مما أثار جدلا بين المؤرخين، حيث ذهب بعضهم إلى القول بأن مصر كانت من الأملاك الخاصة للإمبراطور الروماني، ولكن هذا الجدل حسم لصالح اعتبار مصر ولاية رومانية شأنها شأن سائر الولايات الأخرى ولكن نظرًا لأهميتها وبخاصة من الناحية الاقتصادية والإستراتيجية فقد أولاها الإمبراطور أغسطس اهتمامًا خاصًا وميزها عن سائر الولايات الرومانية الأخرى، وإذا ما ألقينا نظرة على تاريخ الإمبراطورية الرومانية فإنه يمكننا بسهولة التعرف على الدور الحاسم الذي لعبته مصر خلال بعض الأحداث الجسام التي شهدتها الإمبراطورية الرومانية، وخير مثال على ذلك ما وقع في عام ٦٨-٦٩ ميلادية وهو العام الذي عرف بعام الأباطرة الأربعة حين تعاقب على عرش الإمبراطورية الرومانية أربعة من الأباطرة، ولكن مصر حسمت هذه الفوضى حين أعلنت تأييدها للقائد فسباسيان، الذي سرعان ما اعتلى العرش الإمبراطوري، وأسس أسرة حاكمة جديدة في روما.

سار الحال على هذا المنوال حتى قام الإمبراطور دقلديانوس (عام ٢٨٤ ميلادية) بإجراء تغيرات جذرية في نظام الحكم والإدارة في الإمبراطورية، وأعقب ذلك تقسيم الإمبراطورية الرومانية إلى قسمين أحدهما في الغرب وظلت عاصمته روما، والآخر في الشرق وعاصمته مدينة القسطنطينية، التي حملت اسم مؤسسها

الإمبراطور قسطنطين، والتي أقيمت في مكان مدينة يونانية قديمة تدعى بيزنطة، مما دعى البعض إلى أن يطلقوا عليها اسم الدولة البيزنطية، وطبقًا لهذه المتغيرات أصبحت مصر تابعة للقسم الشرقي من الإمبراطورية الرومانية، أي الدولة البيزنطية.

كانت هذه إطلاله سريعة على الإطار الزمني للعصر اليوناني الروماني في مصر، وهي الفترة التي يتناول هذا الكتاب جانبًا من جوانبها، والحقيقة أن دراسة موضوعات العصر اليوناني الروماني ما تزال تمثل صعوبة أمام الباحثين، ولا يقوم بخوض غمار هذه الدراسات إلا الجادين منهم، وتكمن صعوبة الدراسة في هذا المجال إلى ضرورة معرفة لغة الوثائق التي لابد وأن يتعامل معها الباحث للحصول على المادة العلمية، ولغة الوثائق في حالتنا هذه هي اللغة اليونانية القديمة في المقام الأول، ثم اللغة اللاتينية، وهي لغات على قدر كبير من الصعوبة، ويتطلب تعلمها جهدًا كبيرًا، وهو أمر عسير في ضوء ما نعرفه الآن من انصراف الشباب عن كل ما هو جاد وبحثهم عن السهولة في كل مجال، والاهتمام الفائق بالشكل دون المضمون، فإن الكثيرين منهم يحملون درجات لا تستند إلى أساس من العلم والمعرفة، ولا يتعدى حملهم إياها مجرد التظاهر الأجوف، وإلى جانب معرفة اللغات القديمة فإن الباحث في التاريخ اليوناني الروماني لابد وأن يكون عارفًا باللغات الأوروبية الحديثة لأن المتخصصين في علم البردي عادة ما ينشرون دراساتهم باللغات الأجنبية وعلى الرغم من وجود متخصصين مصريين في مجال علم البردي فإنهم يحرصون أيضًا على نشر دراساتهم باللغات الأجنبية حتى تكون في متناول كافة الباحثين على مستوى العالم.

ومما هو جدير بالذكر أن صعوبة التعامل مع المادة العلمية التي تتصل بتاريخ مصر اليونانية الرومانية لا تكمن فقط في صعوبة اللغات التي كتبت بها الوثائق بل تكمن أيضًا وبالدرجة الأولى في طبيعة هذه الوثائق، وتتمثل هذه الوثائق في أوراق البردي أو قطع الشقافات (الأوستراكا) أو بعض النصوص المتناثرة التي حملتها لنا النقوش (مثل نص حجر رشيد)، والحقيقة أن التعامل مع النصوص التي جار عليها الزمن والتهمت العوامل الطبيعية جانبًا كبيرًا منها يعد أمرًا بالغ الصعوبة ويضيف إلى

الباحث مشقة كبرى إلى جانب تلك التي يتجشمها وهو يتعامل مع لغة قديمة شديدة الصعوبة.

ويمكن القول بأن الدراسة التي يتضمنها هذا الكتاب تدخل في إطار مثل هذه الدراسات الجادة، وغير التقليدية، فهي تتناول النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني الروماني، وإذا كان العرف قد جرى بين أهل الدراسات التاريخية على تقسيم الدراسات إلى موضوعات في التاريخ السياسي أو الاجتماعي أو الاقتصادي أو الإداري؛ فإننا حين نطالع صفحات هذه الدراسة فإن الحيرة تسيطر علينا ونسأل أنفسنا أين نضع هذه الدراسة في المجالات السالف ذكرها، ولكن من الإنصاف أن نقول أن هذه الدراسة تتداخل بها العناصر السابقة جميعًا بشكل متناغم حتى أنه يصعب على القارئ أن يحكم بما إذا كانت تقتصر على جانب دون الآخر، أو أن هناك صفة تغلب عليها دون الأخرى، ولكن لا مناص من القول بأن هذه الدراسة جادة ومتميزة وتتناول جانبًا مهمًا من تاريخ مصر في العصر اليوناني، ومن الواضح أن صاحب هذه الدراسة قد بذل جهدًا طيبًا ومتميزًا في سبيل تقديم هذا الموضوع إلى القارئ المتخصص، أما القارئ غير المتخصص فمما لا شك فيه أنه سوف يجد في قراءة هذا الكتاب متعة كبرى باعتباره صفحة من تاريخ وطننا الحبيب.

والله ولي التوفيق

د. أبو اليسر فرح
أستاذ التاريخ اليوناني الروماني
كلية الآداب – جامعة عين شمس

المقدمـــة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام علي أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلي آله وصحبه أجمعين. رَبَّنَا آتِنَا فِي الدُّنْيَا حَسَنَةً وَفِي الآخِرَةِ حَسَنَةً وَقِنَا عَذَابَ النَّارِ ، وبعد.....

لقد خلق الله الإنسان ويسر له أسباب الحياة، ولا جدال في أن وسائل النقل والمواصلات أحد أهم تلك الأسباب، فمنذ أقدم العصور والإنسان لا غني له عنها، فهو يستخدمها في تنقلاته الدائمة والمستمرة من مكان لآخر وفي أسفاره البعيدة، وهي أيضاً تنقل أمتعته وبضائعه، ومنتجات أرضه. كما أنها عونه في زراعتها، فنحن لا نتصور استمرار الحياة بدون وسائل النقل والمواصلات، وهذا ما دفعني إلى اختيار موضوع: "النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني"

" دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية "

و هدف هذه الدراسة هو إلقاء الضوء علي موضوع النقل والمواصلات في مصر خلال فترتين هامتين من تاريخها وهما فترة حكم اليونانيين والرومان لها، من خلال النصوص البردية المعاصرة والمؤرخة بالعصرين اليوناني والروماني لحكم مصر.

ولقد بدأت الدراسة بتمهيد تناولت فيه الحديث عن "النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيللينستي" أي في مصر القديمة، مبتدءاً بالحديث عن الحمار؛ لكونه كان وسيلة النقل الرئيسية التي دأب المصري منذ أول تاريخه حتي يومنا هذا في استخدامه في مثل هذا الغرض، فضلاً عن الحديث عن وسائل النقل الأخرى، مثل: الثور، الذي كان يستخدم في نقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تبني

فيها، وكذلك الأشياء التي تعجز الحمير عن نقلها، كما تناولت الحديث عن الجمال، والخيول.

وفي إيجاز شديد تحدثت عن الملاحة في حياة المصريين القدماء، وكيف تطورت صناعة السفن لديهم من القوارب البدائية الأولى التي كانوا يصنعونها بطريقة بسيطة، الي السفن النيلية التي كان بمقدورها ان تحمل شحنة عظيمة وتسير في مياه أمواجها هائجة، إلى الأساطيل التي جابت البحرين الأحمر والمتوسط، حتي صــار للمصــريين القدماء باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية.

وفي الفصل الأول " النقل البري" تحدثت عن وسائل النقل، وبخاصة الحمــير، فإذا كانت الحمير قد بلغت من الأهمية لدي المصري القديم مبلغاً عظيماً، فإنها خلال العصرين البطلمي والروماني كانت هي الحيوان الأكثر استخداما في عمليات النقــل البري المختلفة. وكذلك تحدثت عن الجمال التي كانت تلــي الحمــير في الأهميــة، بالإضافة إلى الحديث عن البغال والثيران والخيول وعربات النقل التي كانت قليلــة الاستخدام.

ثم تلي ذلك الحديث عن ملكية وسائل النقل، سواء من قبل الدولة أو الأفراد، ونقابات سائقي دواب النقل، وكيف كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينتظمون في نقابة تضطلع برعاية صوالح أعضائها الذين كانوا يجتمعون بصورة منتظمة أو شبة منتظمة بغرض تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئونهم الاجتماعية والدينية، كما كانت النقابة وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وفرض الأعباء المطلوبة. ثم تطرقت إلى الحديث عن النقل كخدمة إلزامية، وأنواع النقل ومراحله المختلفــة، وفي نهايــة الفصل تحدثت عن الموظفين المختصين بالنقل البري.

وفي الفصل الثاني " الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها" تناولت الحديث عن اهتمام البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري، وتمثل هــذا الاهتمــام في عنايتهم الفائقة بالطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها علي ساحل البحر الأحمر. ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، حيث انشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك لأنها تمثــل الشرايين الرئيسية للمواصلات.

وفي الفصل الثالث " النقل النهري" تحدثت عــن النيــل كأفضــل وســيلة للمواصلات لأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت، ويمكن الوصول اليه مــن أي مكان في الوادي، وكيف كان النيل الطريق الطبيعي والرئيسي للتجارة، فضــلا عن القنوات التي تتفرع من النيل والتي كانت تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى النيل.

وفي الفصل الرابع " النقل البحري والموانئ" تحدثت عن الملاحة البحريــة، و الرحلات الاستكشافية التي قام بها الاسكندر الأكبر المقــدوني وكــذلك البطالمــة والرومان لتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية لضمان سلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، فضلا عن الحــديث عــن الأسطول الحربي والتجاري، والموانئ التي أنشأت لخدمة عملية النقل البحري.

وفي الفصل الخامس " الضرائب والمكوس المفروضة علي النقل" تحدثت عن الضرائب التي كانت تفرضها الدولة علي وسائل النقل الــبري والمــائي، وكــذلك المكوس الجمركية المفروضة علي انتقال الأفراد والبضائع.

وفي الفصل السادس " أسعار وسائل النقل وأجوره " تناولت الحديث عــن أسعار وسائل النقل البري ، أسعار السفن ومستلزماتها، صناعة القوارب ولوازمهــا، فضلاً عن الحديث عن قيمة إيجار المراكب، وأجور النقل البري والنهري

وأخيراً أحمد الله تعالي علي أن وفقني في هذه الدراسة ، وإن كنت قد وفقــت فبعون من الله وتوفيقه، وإن كان هناك من نقصٍ فالكمال لله وحده، "ولكل شئ إذا ما تم نقصان". وإن كان من خطأ فمن نفسي ومن الشيطان.

"والله ولي التوفيق".

عبد اللطيف فايز علي محمد

باحث في التاريخ اليوناني – الروماني

التمهيد

النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيللينستي:

لقد كان النقل مسألة هامة في حياة المصريين القدماء؛ وذلك لأن انتقال الناس من مكان لآخر، ونقل المحاصيل من مناطق إنتاجها إلى المخازن ثم إلى الأسواق يحتاج إلى وسائل نقل متعددة، وكذلك في أسفارهم البرية والنهرية وأيضا البحرية، فضلا عن نقل الأحجار و الحمولات ذات الأوزان الثقيلة.

وفي مصر القديمة كان الحمار هو وسيلة النقل الرئيسية و ذلك لأنه كان الحيوان الذي دأب المصري منذ أول تاريخه حتى يومنا هذا علي استخدامه في مثل هذا الغرض[١]، فإذا ما أراد الفلاح المصري القديم أن يدرس القمح ساق الحمير إلى الحقل وحملها بحزم القمح[٢]، وكانت هذه الحزم تعلق على جانبي الحمار، وإذا ما تم تحميل الحمير يبدأ القطيع متباطئاً في الرجوع إلى الضيعة حيث أجران الدرس المخصصة لهذا الغرض ثم ينتقل بعد ذلك إلى صوامع الغلال[٣]. كما أن الحمير كانت ضرورية لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرسمية[٤]، فقد استعمل الحمار منذ اقدم العصور في القوافل والبعثات التي كان يرسلها الملوك إلى الجهات النائية[٥]، كما أن الحمار كان يستخدم في الحمل منذ عهد الدولة القديمة[٠] فقد عثر له علي رسوم عدة، أهمها في مصطبة "ورخو" من عهد الأسرة الخامسة بالجيزة، إذ نشاهد حمارين يحملان محفة بينهما لجلوس موظف للتفتيش علي أعمال الحقول[٦].

وكانت وسائل النقل المحلية من الحقل إلى أماكن الإقامة والسكن بالقرية تتم عن طريق الحمير، التي كانت تسير علي جسور القنوات[٧].

ولأن الحمار هو دابة الحمل العادية لصبره وتحمله[٨]، فقد اعتمد عليه النقل البري اعتماداً كلياً، لدرجة أن بعض حكام جزيرة فيلة (Philae) المسئولين عن تجارة السودان حملوا لقب "منظم القوافل" (Caravan-Conductor)[٩].

وإن أحدهم وهو "حرخوف" الذي قام برحلته للبحث عن البخور، والعاج من أعالي بلاد النوبة وكان معه ثلاثمائة حمار عاد بها محملة بالنفائس من هذه الجهات[١٠].

ولم يستخدم المصريون القدماء الحمير في أغراض الجر، وذلك لطبيعة أراضي البلاد حيث يقطع دلتا النيل عدد كبير من القنوات المائية؛ والتي تجعل النقل النهري هو الوسيلة الطبيعية لنقل ما يحتاجونه[١١]، فضلاً عن أن المصريين القدماء كانوا يستخدمون الثيران في عملية الجر ونقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تبني فيها، كالمعابد، والأهرام[١٢].

ولقد كان الأهالي يستخدمون الحمير في انتقالاتهم اليومية والذهاب إلى الأسواق، وكان الراجلة وراكبو الحمير يستعملون الجسور التي تربط بين القرى والمدن. ولذلك فقد كان الحمار يلعب دوراً هاماً في المواصلات[١٣].

وبذلك كانت الحمير في مصر القديمة ضرورة لاغني عنها، لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرسمية إلى المناجم أو إلى بلاد النوبة. كما استخدمها البدو في الصحراء العربية، وكذلك التجار الجائلون القادمون من الواحات، فضلاً عن استخداماتها الكثيرة والمتعددة[١٤].

إما عن وسائل النقل البرية الأخرى، فقد كان المصريون القدماء يستخدمون الثور، كما ذكرنا سابقاً، في نقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تبني فيها، فضلاً عن استخدامه في جر عربة الدفن[١٥].

أما بالنسبة للجمال فان الأحوال تدل علي أن المصري لم يستعمل الجمل فيما قبل العصر العتيق علي الأقل. ولكن عثر له علي تمثال صغير من الفخار من عصر نقادة في أواخر الألف الرابعة ق.م كما عثر علي تمثال صغير آخر من عهد الأسرة الثامنة عشرة، وكذلك جاء ذكره أحياناً في متون الدولة الحديثة، مما يدل علي أن

الجمل كان مستأنساً. ولكن يبدو أنه كان مكروهاً عند قدماء المصريين لصلته بالبدو والأعراب علي حواف الصحراء الشرقية، لذلك لم يستعمل عندهم. أما في العصر اليوناني والروماني فقد استخدم بكثرة[١٦].

أما الخيول فيري "جورج بوزنر" (George Buznar) أن المصريين القدماء عاشوا آلاف السنين دون أن يعرفوها، وأن الآريين[*] هم الذين أدخلوا الخيول والعربات الحربية في جميع دول الشرق الأدنى منذ بداية القرن السابع عشر ق.م. ولم يستعملها سكان وادي النيل إلا عند نهاية حكم الهكسوس، واستقدموها من فلسطين (حوالي ١٦٠٠ ق.م)[١٧].

ولقد استخدم المصريون القدماء مجازات لوصف الحصان والعربة منها أن الحصان سمي "ذلك الحيوان الجميل" وسميت العربة "بالملجمة" ولكنهما ظلا يدعيان "سوسيم" (Susim) و "مركبوت" (Markabot) "أي الخيول والمركبات"[١٨].

ومنذ عهد الدولة الحديثة (مطلع القرن ١٦ ق.م) كان الملوك المصريون وعظماء النبلاء يرون أن ركوب الخيل يحط من قدرهم، لذلك فإنهم كانوا يذهبون إلى ميدان القتال أو إلى الاستعراض في مركبات خفيفة ذات عجلتين، مصنوعة من الخشب والجلد والمعدن، يسرع بها حصانان فاخران وفيهما راكبان السائق والمحارب. وقد حاربت فرقة خاصة من راكبي العربات في جميع الحملات الملكية منذ عهد تحوتمس (Thuhtmosis) أما ركوب الخيل فقد ترك للكشافين وحاملي الرسائل[١٩][*].

لقد كان نهر النيل وقنواته وفروعه العديدة في الدلتا هي وسيلة الاتصال الوحيدة في كل أنحاء البلاد، وذلك منذ اقدم العصور. ولابد أن المصريين قد اعتادوا علي استخدام المراكب[٢٠]، خاصة وان طبيعة وادي النيل تحتم أن تكون الحركة العامة للمواصلات بواسطة نهر النيل صعوداً وهبوطاً لحمل الإنسان والبضائع[٢١]،

ونقل الأشياء الضخمة، وفي الرحلات الطويلة[٢٢]، وكذلك نقل الحيوانات والمحاصيل مواد البناء والصناعات[٢٣].

وكان النيل والترع المتفرغة منه طرقاً مائية عظيمة الفائدة، بل كانت أفضل طرق للمواصلات جميعاً. وتعددت أنواع السفن التي تسير في النيل وقنواته[٢٤].

ولقد كان المصري القديم يصنع قواربه البدائية الأولى بطريقة بسيطة، إذ أنه كان يربط حزماً من سيقان البردي ببعضها، وهذه الزوارق الخفيفة كانت شائعة الاستعمال في عهد الدولة القديمة. وكانت صغيرة الحجم لا تتسع لأكثر من شخصين وتسير بالمدرة والمجداف[٢٥]. وهذا النوع من المراكب كان يستعمله صيادو الطيور والأسماك في المستنقعات، أما في مياه النيل فكانت لا تستعمل إلا نادراً وذلك لأن مياه النيل كانت سريعة وشديدة الأمواج[٢٦].

ولقد انتشرت صناعة السفن في كل مدينة ومزرعة كبيرة وتعددت أنواعها واستخداماتها، فاصبح منها القوارب البحرية البديعة ذات القلاع العظيمة والمجاديف العديدة التي استعملها الأمراء للتنعم والرفاهية[٢٧]. فقد كانت هناك مراكب خاصة بنائب الملك تسمي "دهبية" في الأسرة الثامنة عشر، وكانت ذات أبهة، وذات بهو مزخرف زخرفة عالية، وكذلك ذات حجرة (كابينة)، وحتى ذات مرابط للخيول[٢٨].

ولقد صنعت أنواع من السفن النيلية كان بمقدرتها أن تحمل شحنة عظيمة وتسير في مياه أمواجها هائجة[٢٩]. نقل عليها المصريون القدماء المسلات العملاقة والتماثيل الضخمة، وكتل الجرانيت الكبيرة والمتوسطة[٣٠].

وكان هناك أ- اض دائمة لبناء السفن تستعمل أخشاباً من مصر نفسها وأخشاباً من بلاد بونت (Punt)[٣١]، فلم يكن المصريون في حاجة إلى خشب البلاد الأجنبية ليقوموا بأعمال الملاحة، وإن كان إحضار الأخشاب اللبنانية والسورية

يسمح لهم بتنمية بناء السفن ويسهل لهم تجهيز أساطيل عظيمة للقيام بتجارة بحرية خارج بلادهم في عرض البحر[٣٢].

ولقد كان النقل النهري في مصر الفرعونية اقتصادياً اكثر من النقل البري[٣٣]، إذ كان في متناول كل إنسان في كل وقت، ولذلك فقد كانت تستخدم مياهه طوال العام القوارب العديدة والسفن المشحونة التي تنقل البضائع والحيوانات والمحاصيل[٣٤].

أما عن الملاحة في مصر القديمة فقد تزايدت حركة الملاحة طوال عهد الملك "سنفرو" (Snefru)[٣٥]، أول ملوك الأسرة الرابعة (٢٥٠٠ ق.م) بل أن أول أسطول بحري عرف في تاريخ البشر يرجع إلى عهد هذا الملك [٣٦]، إذ يخبرنا "حجر بالرمو" "Palermo Stone" (أنظر ملحق رقم ١) أنه في عهد هذا الملك قد عادت من بلاد سوريا أربعين سفينة محملة بخشب الأرز[٣٧] "إحضار أربعين سفينة محملة بخشب الأرز" هكذا سجل الكاتب المصري القديم في قائمة إنجازات الملك سنفرو[٣٨].

كما يخبرنا حجر بالرمو أيضا بأن الملك سنفرو قد بني سفناً بلغ طولها مائة ذراع (حوالي ١٧٠ قدماً). و مركب بهذا الحجم لابد أنها قد أعدت للملاحة البحرية، كما أن هناك سفناً بلغ طولها أربعون، وستون ذراعاً[٣٩] وكان لمصر أسطولاً تجارياً يتألف من عدد كبير من السفن . وهناك نماذج مختلفة فهذه سفن طويلة قلما ترتفع أطرافها، وتلك سفن نقل قصيرة ومقوسة عند طرفيها، وغيرها صنادل لنقل الحبوب والأحجار، وسفن لنقل الماشية والخيول[٤٠]، وسفن بيبلوس[*] (Byblos Boat) التي كانت وسيلة للاتصال بالمستعمرة مع بيبلوس والتي كان موجودة بالفعل في الدولة القديمة[٤١].

وفي الأسرة الخامسة (ولأول مرة في التاريخ) نجد أن الملـــك "ســـاحور رع" (Sahure) يحدث تقدماً باستخدامه للقوة البحريـــة لنقـــل جنـــوده إلى الســـاحل السوري[٤٢]. ولقد حذت الأسرة السادسة حذوه من قبل "وني" (Wine) الذي نقل جنوده إلى "كارمل" (Carmel) في "Nmiw" أي سفن رحلات (Travel- Ships)[٤٣] فضلا عن استخدام السفن في نقل الأحجار. ويذكر "وني" نفسه، ضمن تاريخ حياته الذي كتبه بنفسه في ختام القرن السابع والعشرين ق.م، أن فصيلة من الجنود البحارة عبرت النيل بأمر الملك تحت إمرة خازن مالية الإله (خازن فرعون) ليحضروا إلى قائدهم نفسه تابوتاً حجرياً من محاجر طرة الملكية وعاد الجنود بالحجر في ســـفينة كبيرة تابعة للبلاط فضلاً عن نقل قطع أخرى عديدة[٤٤].

وفي عهد الدولة الوسطي (Middle Kingdom) وبالتحديد في عهد الملـــك "منتوحتب الثالث" (Mentuhotep III) أحد ملوك الأسرة الحادية عشر، وضـــع هذا الملك شئون التجارة الأجنبية في يد موظف ماهر يقال لـــه " هينـــو". (Henu) محافظ باب القطر الجنوبي، ووزير المالية أيضا وأمره الملك بغـــزو ســـواحل البحـــر الأحمر(*)، فسافر إليها ولما بلغ البحر الأحمر بني مركباً أرسله إلى بلاد بونت ثم عاد إلى وطنه عن طريق وادي الحمامات[٤٥].

لكن "نيبي" (Nibbi) تفترض عدم إمكانية أن يكون المصريون القدماء قـــد استخدموا أي ميناء علي طول شاطئ البحر الأحمر[٤٦]. بـــل وتســـتبعد أن يكـــون المصريون القدماء قد حملوا مراكبهم عبر منطقة الجبال بين النيل والبحر الأحمـــر[٤٧]. وتدلل "نيبي" علي صحة افتراضها بعدم وجود ما يدعو المصريين إلى حمل مراكبـــهم عبر مسافة مائة وستين كيلو متراً، عبر أراضي كثيرة التـــلال علـــي طـــول وادي الحمامات إلى البحر الأحمر. وكذلك عدم العثور علي دليل مقنع بشـــأن النظريـــة القائلة بأن المصريين قد بنوا مراكبهم علي شاطئ البحر الأحمر قبل بداية رحلتهم[٤٨].

ولكن هناك من الأدلة ما يكفي لإثبات وجود نشاط بحري للقدماء المصريين علي شاطئ البحر الأحمر. ومن تلك الأدلة نقش هينو نفسه الذي يصف فيه رحلته إلى بلاد بونت، وجاء فيه:

" لقد أرسلني سيدي لكي أرسل سفينة إلى بلاد بونت ، لكي تحضر إليه المر ..... لقد تركت النيل مع جيش مؤلف من ثلاثة آلاف رجل، كل يوم أرسل لكل منهم قربة مصنوعة من الجلد، جرتين من الماء، عشرين رغيفا من الخبز .... حفرت اثني عشر بئرا .... ثم وصلت إلى البحر الأحمر، صنعت السفينة و أرسلتها " [٤٩].

وفي الأسرة السادسة والعشرين قاد سفن أحد ملوك هذه الأسرة وهو نخاو (Necho) بحارة فينيقيين (Phoenicians) وقاموا برحلة بحرية حول أفريقيا استغرقت أكثر من عامين[٥٠]. كما أن الملك نخاو هو أول من شق قناة تؤدي إلى البحر الأحمر، والتي أكملها من بعده الملك "دارا الأول" الفارسي، (حسب قول هيرودوت) وبلغ طول هذه القناة مسافة إبحار أربعة أيام، وكان عرضها يتسع لسفينتين من ذوات الصفوف الثلاثة من المجاديف[٥١].

وهناك نقشان يرجعان إلى عصر "أبسماتيك الأول" (Psammetichus I) (٦٦٤ - ٦١٠) والأسرة السادسة والعشرين، فقد تم العثور عليهما بالقرب من شاطئ البحر الأحمر[٥٢](*). كما تم اكتشاف موقع ميناء يرجع إلى الأسرة الثامنة عشر، بالإضافة إلى اكتشاف نقشين صغيرين وبعض اللوحات (Stelae) الصغيرة والتي تذكر إحداهن اسم بلاد بونت (Bia-n-punt). فضلا عن العثور علي نقش به نص هيروغليفي يسجل أوامر صادرة من الملك "سيزوستريس الأول" (Sesostris) إلى وزيره "أنتيفوكر" (Antefoker) لكي يبني سفناً لإرسالها إلى إقليم بونت [٥٣]كما تم العثور علي العديد من النقوش أغلب الظن أنها للحرفيين والعمال الذين صنعوا المراسي الخاصة بالسفن التي كانت تبحر من شاطئ البحر الأحمر.

واحد هذه النقوش يشير إلى ميناء علي الأرجح هو ميناء "سواأو"(SWW)، لقد جاء فيه:"..dpt(W) ...(d?) min SWW....sp3t Gbty"

والتي ربما تكون ترجمتها:

"…..boats ..(of) the quay of Sww….the Coptite nome."

" .... مراكب .... (أل) رصيف ميناء سواأو " Sww .... إقليم قفط" (٥٤)

وتفترض الأدلة السابقة أن تلك السفن التي أبحرت من البحر الأحمر بنيت في قفط ثم فككت ثم حملت علي أجزاء عن طريق البر إلى شاطئ البحر الأحمر حيث أعيد تركيبها من جديد. ثم يحدث الشيء نفسه عند العودة من الرحلة، فتفكك السفن مرة أخرى وتُحمل مع حمولتها إلى وادي النيل. والمراسي الحجرية قد تمثل رحلة شاقة في الطريق الصحراوي الوعر، وذلك يفسر عمل المراسي علي موقع الميناء. كما دل علي ذلك أيضا وجود مرسي لم يكتمل بعد (٥٥). كما يؤكد "كاسون" (Casson) أن مسألة نقل المراكب علي أجزاء كان معروفاً منذ اقدم العصور. فقد نقل الملك رمسيس الثاني مراكبه عبر النيل إلى قفط، ومن قفط علي دواب النقل برا عبر الصحراء الشرقية إلى البحر الأحمر (٥٦).

وإبان الدولة الحديثة (New kingdom) (١٥٨٠– ١١٠٠ ق.م) نجد أن الرحلات البحرية في الغالب كانت شيئاً مألوفاً، فقد بدأت الملكة "حتشبسوت" (Hatshepsut) رحلتها إلى الجنوب مع حملتها الشهيرة إلى بلاد بونت(٥٧).والتي سجلتها علي جدران معبدها بالدير البحري (Deir-el Bahari)، وتعتبر هذه الرحلة واحداً من أهم إنجازاتها في عصرها(٥٨).

وتذكر "نيبي" أن مراكب حتشبسوت قد بدأت رحلتها من شرق الدلتا، حيث ابتنت سفنها هناك، ثم عبرت قناة وادي الطميلات (Tumelat) إلى البحر الأحمر(٥٩)، وذلك عكس ما يؤكده "برستيد" بان مراكب حتشبسوت والتي بلغت

خمسين مركباً أبحرت عبر المياه المصرية متبعة نهر النيل حتى شرق الدلتا وهناك عبرت وادي الطميلات إلى البحر الأحمر[٦٠].

وفي عهد "تحوتموس الثالث" (Thutmosis III) (١٥٠٤ – ١٤٥٠ ق.م) رحلت السفن التجارية والتجار المصريون إلى الموانئ السورية وأحضر السوريون حمولاتهم الغنية إلى مصر. كما أنشأ قواعد عسكرية في الموانئ السورية الرئيسية نقل إليها جنوده عن طريق البحر[٦١].

وبعد كل ما أوردناه عن النشاط البحري الضخم للقدماء المصريين، والذي يثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن المصريين القدماء كان لهم باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية. هل من الممكن أن نأخذ برأي "نيبي"؟!! والقائل بأن المصريين كان لديهم نفور من السفر بعيداً، وأنهم كانوا يتخوفون من ركوب البحر،لأنهم يخشون إذا ما حدث لهم حادث في عرض البحر فإن أجسادهم سوف تضيع دون أن تقام لها الطقوس الدينية الضرورية، مما قد يبدد آمالهم في حياة ما بعد الموت. وزادت بقولها أن المصريين لم يكن لديهم الرغبة في أن يصبحوا ملاحين، بل وانهم لم يعرفوا البحر، ولم تكن لديهم خبرة عن الملاحة، وذلك حتى الأسرة الثانية عشرة علي الأقل[٦٢].

يدحض رأي "نيبي" السابق رأي آخر للعلامة "سليم حسن" والذي يعتبر ردا علي وجهة نظر "نيبي" وكذلك علي الباحثين الذين يتبنون وجهة النظر هذه، حيث يري أن سكان وادي النيل منذ اقدم العصور وجدوا في نهرهم المنقطع النظير معلماً عظيماً يتعلمون علي يديه أول دروس في الملاحة عرفت في تاريخ البشر، ولا يظن عالمنا أن الملاحة في النيل كانت دائماً سهلة لا يعتريها أي خطر، بل كانت مدة الفيضان وهبوب الرياح تحفها مخاطر جمة، ولم يكن المصري بالشخص الذي يخاف هذه المخاطر ويحجم عن اقتحامها وكان نشاطهم البحري نتيجة التجارب التي كانوا يقومون بها في نيلهم وما قاموا به من بناء السفن، مما جعلهم ليسوا في حاجة إلى أن يتعلموا من الخارج فن الملاحة[٦٣].

ومما يجعلنا نرفض وجهة نظر "نيبي" أيضا قول " جورج بوزنر" بأن مصر كان لديها بحارة حقيقيون. ويستشهد علي ذلك بوصف كاتب قصة البحار الذي تحطمت سفينته في بداية الألف سنة الثانية ق.م ذاكراً لمفاخر ومتاعب ذلك المصري المغامر، حيث يقول النص المصري القديم "خرجت للإبحار في "الأخضر العظيم" (the Great green) "أي البحر المتوسط(*)" علي ظهر سفينة طولها مائة وعشرون ذراعاً (حوالي ستون مترا) وعرضها أربعون ذراعاً. ويتألف طاقمها من مائة وعشرين رجلاً من خيرة البحارة في مصري. وسواء كانوا لا يرون غير السماء أو يبصرون اليابسة، فان قلوبهم لأشد من قلوب الأسود. كانوا يتنبئون بهبوب الرياح قبل مجيئها، وبالعاصفة قبل أول تعتعة للرعد. كان كل واحد منهم ينافس الآخر في الشجاعة والقوة......" [٦٤].

أما عن الطرق البرية: في مصر القديمة، فقد كان المصريون القدماء يسلكون أحد ثلاثة طرق رئيسية:

الطريق الأول: هو طريق الشمال حتى خليج السويس، حيث كانت الشحنة تُنقل إلى البر مروراً بالبحيرات المرة ووادي الطميلات حتى مدن الدلتا[٦٥].

أما الطريق الثاني: هو طريق الجنوب والذي يبدأ من النيل عند قفط – قنا [٦٦]، عبر الصحراء الشرقية عن طريق وادي الحمامات[٦٧]، وينتهي عند شاطئ البحر البحر الأحمر بميناء صغير يدعي "دواأو" (Douaou) [٦٨] أو سواأو (Sww) ميناء بلاد بونت في عهد الدولة القديمة وهو مرسي "وادي الجاسوس" الحديث (Gasus Wadi) [٦٩]، ويقع ميناء "دواأو" علي بعد بضعة أميال من ميناء الثغر البطلمي ليوكوس ليمن (Leukos Limen) عند الميناء الحديث في القصير (Quseir) [٧٠].

أما الطريق الثالث: هو طريق أعالي النيل، ولعله كان اقدم الطرق جميعاً[٧١].

وهناك بعض الطرق التي امتدت عبر الصحراء الغربية علي الضفة الأخرى للنيل، ومنها الطريق الممتد من "أبيدوس" (Abydus)" (*) وديوسبوليس بارفا أوكسيرينخوس (البهنسا حالياً(*) (Oxyrhynchus) إلى الواحات البحرية (٧٢).

وكان هناك طريق يصل بين مصر وفلسطين (Palestine)، استخدمه المصريون منذ اقدم العصور، وهو طريق "رفح" (Via Raphia)، (أنظر ملحق رقم ٢) الذي وصف بأنه اقدم طريق في العالم(٧٣) ويمتد هذا الطريق من القنطرة (El Kntarah) إلى العريش وتبعد المسافة بينهم تسعة وعشرون ميلاً، ومن رفح إلى غزة وتبعد المسافة بينهم عشرون ميلاً(٧٤). ولقد أقيم علي هذا الطريق العديد من آبار المياه العذبة، فقد تم حفر بئر كل خمسة أو ستة أميال. ولقد استخدم المصريون هذا الطريق للوصول إلى فلسطين. كما استخدمه الفلسطينيون والسوريون للوصول إلى مصر. وكان هذا الطريق طريقاً مألوفاً لدي المصريين سواء للأغراض العسكرية أو التجارية(٧٥).

لقد أهتم المصريون القدماء بحفر الآبار، وإقامة الحاميات علي جانبي الطريق الصحراوي بين النيل والبحر الأحمر، وذلك لتشجيع حركة الانتقال(٧٦). كما انهم أقاموا العديد من الحصون علي شاطئي النهر. فالأجنبي الوافد يمكن الإعلان عنه في الوقت المناسب في سمنة (Semnah) جنوباً وهي محطة تقع علي الطريق بين النيل والبحر الأحمر، وذلك أنه كان يخترق عرض الحصن الرئيسي في سمنة شارع، وكانت قوافل التجارة علي ما يبدو، تمر فيه للتفتيش والمراقبة. وكذلك الموقع السكني الصغير المقام غربي سمنة كانت مهمته، علي الأرجح، هي الإشراف علي حركة القوافل التجارية(٧٧).

أما أجزاء الحصون التي لم تكن ضرورية للدفاع فكان حراسها يقومون بجر السفن من جهة الشلال وحراسة الأماكن التي تحيط بها الصحراء، فإذا اكتشفت دوريات الحراسة هجوماً معادياً في هذه الجهة أعلنوا ذلك للحصون المجاورة حتى

يتمكنوا جميعاً من صد المغيرين عليهم. كما كان بمقدورهم بواسطة جنود الإشارة الاستنجاد بجنود من الحصون الشمالية. فضلاً عن أن تلك الحصون كانت سداً منيعاً ضد كل من يريد الدخول إلى البلاد المصرية بدون إذن[٧٨]. كما نظم المصريون القدماء أسطولاً من قوات الشرطة، لحماية الشواطئ المصرية من الطامعين والقراصنة كما يؤكد ذلك فولكنر[٧٩].

هوامش التمهيد

---

(١) أدولف إرمان، مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ترجمة/عبد المنعم أبو بكر،محرم كمال، بدون تاريخ،ص ٤٩٩.

(٢) جورج بوزنر و آخرون، معجم الحضارة المصرية القديمة، ترجمة/ أمين سلامة، مراجعة/ سيد توفيق، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، الطبعة الثانية، القاهرة ١٩٩٦، ص ١٤٠.

(٣) أدولف إرمان، المرجع السابق ،ص ص ٤٤٩، ٥٠٠ .

(٤) جورج بوزنر، المرجع السابق .

(٥) سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، الجزء الثاني، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٣٢١.

(*) أو العصر المنفي "استمر من الأسرة الثالثة إلى الأسرة السادسة أي من حوالي" (٢٧٨٠–٢٢٨٠ق.م)، راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٦) نفسه ، ص ١١٧

(٧) ناريمان درويش، الجغرافيا التاريخية لمنطقة المنيا، منذ العصر الفرعوني وحتى نهاية العصر الروماني، مراجعة/ يسري الجوهري، الهيئة المصرية العامة للكتاب (فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م، ص ٢١٥.

(٨) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢– ص ٢٢١.

(٩) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٢١٤.

(١٠) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.

(١١) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(١٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.

(١٣) نفسه، ص ٢٢١.

(١٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ص ١٤٠، ١٤١.

(١٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ١١٨.

(١٦) نفسه، ص ص ١١٨، ١١٩.

(*)الآريون: أو آريان هو شعب زجفادا بالهند. استولي علي إيران من الشمال الغربي للهند عام ٢٠٠٠ق.م وكان سبباً في تدهور (Aryans) آريون حضارة السند. وكانت لغته صورة أولية من السنسكريتية ويطلق عليها الآرية. وهي أساس اللغات الهندية الأوربية. لأن الشعب الآري كان يسكن المناطق الممتدة من آسيا الوسطى حتى شرق أوربا وقد وصل للهند سنة ٣٠٠٠ق.م. وبعض الآريين سكنوا شمال الهند إبان العصر البرونزي والآريون ذوي بشرة بيضاء اللون، وقد عرفوا بالنوريكيين والتيوتونيكيين ولم يبق من هذا الجنس سوى اللغة الآرية التي تضم عدة لغات تعرف باللغات الهند أوربية. راجع/ htt://ar.wilkipedia.org

(١٧) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٦.

(١٨) نفسه.

(١٩) نفسه، ص ١٣٦، ١٣٧.

(*) اخذ الليبيون الحصان والعربة الحربية عن المصريين في القرن الثامن ق.م، كما أخذها أهل النوبة في بداية الألف سنة الأولى ق.م. وتأقلم الحصان جيداً في مصر، فربيت قطعان الخيول من مراعي علي حافة الدلتا ولاسيما في منطقة "بيثوم" وازدهرت الخيول في الدولة الحديثة، ويرجع البعض ذلك إلى هدايا ملوك آسيا واعتبرت جماعة مشرفي حظائر الخيول وكتبتها موضع تدريب لكبار موظفي المستقبل. راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٧.

(20) Faulkner R.O., "Egyptian Seagoing Ships", JEA, 26, (1940) p.3.

(٢١) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

(٢٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٦

(٢٣) سليم حسن، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

(٢٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.

(٢٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٣.

(٢٦) نفسه.

(٢٧) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ترجمة/ حسن كمال، مراجعة/ حسنين الغمراوي، الطبعة الأولى، وزارة المعارف العمومية، القاهرة ١٩٢٩ م، ص ٦٢.

(28) Faulkner, Op. Cit., p.3.

(٢٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٥.

(٣٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.

(٣١) نفسه، ص ١٩١.

(٣٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٥.

(٣٣) ناريمان درويش، المرجع السابق، ٢١٥.

(٣٤) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

(35) Faulkner, Loc. Cit.

(٣٦) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٦.

(٣٧) نفسه. انظر أيضاً/ هنري برستيد، المرجع السابق، ص ٧٥.

(38) Casson., L.," First Maritime Trade in History" NH, 69, (1960) p.50.

(39) Faulkner, Loc. Cit.

(٤٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٩١

(*) يري " بوزنر" أن هناك التباسا فيما إذا كانت سفن بيبلوس مصنوعة من بيبلوس أو للسفر إلى بيبلوس. في حين أن "فاولكنر" يشير إلى أن هذه السفينة من النوع الذي استخدم في السفر إلى بيبلوس.

(41) Faulkner. Op. Cit.,p.4.

(42) Ibid.

(43) Ibid.

(٤٤) جيمس هنري برستيد، فجر الضمير، ترجمة/ سليم حسن، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ١٩٩٩، ص ٦٩.

(*) ولم تكن هذه المهمة سهلة لأن البديل الوحيد للطريق البري، كان الإبحار عبر البحر الأحمر ولكن أماكن التمركز المصرية كانت تمتد علي طول ضفاف نهر النيل واقرب مكان للبحر

الأحمر يعد مسيرة ثمانية أيام سيراً علي الأقدام عبر الصحراء واسهل طريق عبر ممر في الصحراء يسمي وادي الحمامات (Hammamat) Casson, Op. Cit. p-52–

(٤٥) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٠٠.

(46) Nibbi, Z.," Remarks on the two Stelae from Wadi Gasus ", JEA, 62, London (1976)p.45.
(47) Ibid.
(48) Ibid
(49) Casson., Op Cit., P.52.
(50) Herodotus, IV.41.

– وكذلك راجع / محمود السعدني "العلاقات المصرية– اليونانية القديمة" ندوة مصر وعالم البحر المتوسط، آداب القاهرة سنة ١٩٨٦، تحرير/ رؤوف عباس، القاهرة ١٩٨٨،

(51) Herodotus, II.158- 159.
(52) Abdl. Monem A.H Sayed., "The Recently Discovered Port On The Red Sea Shore" , JEA, 64, (1978), p.69.

(*) النقشان موجودان في

- Vikentive in Ann. Serv. 52 (1952), p.151. ff.
- Vikentive in Ann. Serv. 54, (1956), p.180. ff.

(53) Abdel Monem A.H.Sayed., Op. Cit., pp. 69-70
(54) Ibid., p.71
(55) Ibid.,
(56) Casson.V.J., Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton, (1973), p.136.
(57) Faulkner, Op. Cit., p.4
(58) Casson., L.," First Maritime Trade in History" p.55.
(59) Nibbi, A., "Henu of the Eleventh Dynasty and W3d-wr" GM, 17, (1975)pp. 40, 41

(٦٠) هنري برستد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٨٠.

(61) Faulkner Op .Cit.p.5.
(62) Nibbi. "Egyptian Anchors", JEA, 61 (1975), pp.40-41.

(٦٣) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٧،٢٩،٣٠.

(*) Ball, J, Egypt in Classical Geographers, Cairo, (1942), p.5.

(٦٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٥٩.

(٦٦) نفسه، ج١٠، ص٥٤.

(٦٧) نفسه، ج٢، ص ٢٥٩.

(٦٨) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٩، ص ١١٩

(٦٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ٥٤.

(٧٠) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٧١) نفسه.

(*) أو (العرابة المدفونة) وتبعد حوالي ٥٠ كم إلى الجنوب غرب سوهاج الحالية. ويوجـــد بهـــا معبد يرجع إلى عهد سيتي الأول ورمسيس الثاني، راجع/ محمود السعدني، تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان، مكتبة الانجلو المصرية، القـــاهرة ٢٠٠٠م، ص ٩٩، هـــامش ٧٦، وكذلك/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٠.

(*) "البهنسا حالياً " واسم اوكسيرينخوس نوع من أنواع السمك يسمي (القنومة) وهي إحدى عواصم إقليم مصر الوسطي وكانت تسمي في العصور الفرعونية باسم "بيمازيت" والاســـم الحالي لها هو البهنسا التابعة لمركز بني مزار محافظة المنيا. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة ج٢، ص ٣٨٤، ٣٨٧.

(٧٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(73) Gardiner, A.H., "The Ancient Military Road Between Egypt and Palestine", JEA, 6, (1920), p.99.

(74) Ibid, p.144.

(75) .Ibid, pp.144-145

(٧٦) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٧٧) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ١٦٨.

(٧٨) نفسه.

(79) Faulkner, Op.Cit.,p.4.

الفصل الأول

النقل البري

لقد كان موضوع النقل مسألة هامة في نظام الاقتصاد البطلمي؛ إذ أن لوازم الجيش وقت السلم والحرب علي السواء، وأسفار الملك وحاشيته العديدة وكذلك موظفيه الآخرين، ونقل البريد الحكومي، وبخاصة نقل كميات كبيرة من الحبوب الغذائية والمواد الأخرى من أماكن إنتاجها إلى المخازن الملكية في الأقاليم(١). فضلاً عن نقلها من المخازن الملكية إلى أقرب الموانئ النهرية، تمهيداً لنقلها عبر النيل إلى المخازن الملكية في الإسكندرية(٢) كل ذلك كان يتطلب الآلاف من دواب النقل وسائقيها(٣).

ولم يكن موضوع النقل في العصر الروماني بأقل أهمية عنه في العصر البطلمي، فقد اهتم الرومان بدورهم بمسألة النقل، فبالإضافة إلى الأسباب السابقة التي دعت البطالمة إلى الاهتمام بالنقل، كان نقل الأنونا (Annona) سواء المدنية منها (Annona Civilis) أو العسكرية (Annona Militaris)، فضلاً عن نقل الأحجار من المحاجر الحكومية، من أهم الأسباب التي دعت الإدارة الرومانية إلى الاهتمام بمسألة النقل(٤).

ويجدر بنا أولاً، أن نتناول الحديث عن وسائل النقل التي استخدمها كل من البطالمة والرومان في مراحل النقل المختلفة.

أولاً : وسائل النقل:

كانت الحمير (ονοι) منذ أقدم العصور(٠) هي حيوان الحمل الرئيسي. وخلال العصرين اليوناني والروماني كانت الحمير هي الحيوان الأكثر استخداماً في عمليات النقل البري المختلفة، حيث كان يعتمد عليها بشكل كبير في نقل المنتجات

الزراعية من الحقول إلى مخازن الغلال (θησαυροι)، ومن مخازن الغلال إلى الموانئ (ορμοι) النهرية(٥) كما كانت تستخدم في حمل الأفراد أثناء ذهاهم وإيابهم من وإلى أماكن عملهم، فضلاً عن الهم كانوا يستخدمونها في تنقلاتهم المختلفة بين العديد من القرى والأقاليم(٦).

أما الجمال (καμηλοι) فكانت تلي الحمير في الأهمية، ويبدو أن البطالمة هم أول من قام بمحاولة جدية لأقلمة هذا النوع من الدواب، وألهم أول من استقدم الجمال إلى مصر واستخدمها في النقل البري(٧) ويذكر "تارن" (Tarn) أن بطلميوس الثاني (فيلادلفوس)(*) (Φιλαδελφος) (٢٨٥ –٢٤٦ ق.م) هو أول من استقدم الجمال إلى مصر(٨)، وكانت تستخدم في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول، وكذلك في نقل جرار النبيذ والزيت(٩). كما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار من محاجر الحكومة(١٠) ليس هذا فقط، وإنما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار اللازمة لبناء القصور الإمبراطورية(١١) فضلاً عن أن الجمال استخدمت في نقل البريد من المكاتب البريدية الواقعة في جهات صحراوية(١٢).

كذلك استخدمت البغال والثيران (Βους) في أغراض الجر ونقل الأحمال ذات الأوزان الثقيلة سواء بشكل فردي أو زوجي(١٣).

أما فيما يتعلق "بالخيل" (ιπποι)، فإن البطالمة قد أولوها عناية خاصة، حيث كانوا يستخدمونها في النقل والصيد والجيش(١٤) وكان "أبوللونيوس" (Απολλωνος) الديويكيتيس(*) (Διοικητης) (أي وزير المالية) بطلميوس الثاني، يولي الخيل اهتماماً خاصاً، وذلك لأنه كان يستخدمها في السفر والجيش، بالإضافة إلى أنه كان يستخدمها في تنظيم رحلات صيد إلى الصحراء إلى جانب الحمير(١٥) كما كان "زينون" (Ζηνων) وكيل أعماله يحتفظ بالخيل ويوليها اهتمامه الخاص(١٦) ولقد كان للملك البطلمي خيوله الخاصة به

(Βασιλικοι ιπποι)[١٧]. فضلاً عما سبق فقد كانت الخيول تستخدم في نقل البريد وخاصة الرسائل العاجلة[١٨] كما كانت الخيول تستخدم بشكل كبير في امتطاء الفرسان لها ولم يكن يملكها سوي قلة من كبار الملاك [١٩].

أما "عربات النقل" فقد كان استخدامها قليلاً علي الرغم من أن ضريبة وجدت في مصر العليا كانت تجبي علي عربات النقل[٢٠] ولقد كانت عربات النقل تحمل الأثقال التي كان من الصعب أن تحملها ظهور الحيوانات[٢١] مثل الأحجار التي كانت تنقل من محاجر الصحراء الشرقية[٢٢] ولقد كانت بعض الضياع الكبرى (Δορεαι) تملك عربات نقل من اجل عمل المزرعة[٢٣].

ثانيا: ملكية وسائل النقل:

لقد بنيت المؤسسة الاقتصادية في مصر في عصر البطالمة في الأساس علي المركزية والسيطرة التامة من قبل الدولة، فبالإضافة إلى تأميم كل نواحي الحياة تقريباً. كان كل شئ للدولة ومن خلال الدولة، ولم يترك للأفراد شئ باستثناء، النذر اليسير، وبموجب الحق الإلهي (Divine Right) أسس البطالمة إداراتهم، السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية[٢٤].

وبالرغم من ذلك، ونظراً لحاجة الدولة الشديدة والملحة لأعداد هائلة من وسائل النقل، فقد سمحت للأفراد بامتلاك مختلف وسائل النقل البري ، بل والمائي أيضا بدليل أنه كان لدي الأفراد مثل ما كان لدي الملك من مختلف وسائل النقل، ويبدو أن الدولة في الظروف العادية كانت تتعاقد مع عدد ممن يحترفون النقل البري(ονηλαται) للعمل في خدمة التاج، أما في أوقات الضرورة فإنه من المحتمل أن البطالمة كانوا يستغلون حق الحكومة في تسخير كل ما يلزمهم من وسائل النقل المختلفة والرجال لسد احتياجاتهم الضرورية[٢٥].

إذاً فقد كانت الدولة المتمثلة في الملك، تمتلك وسائل النقل الخاصة بها، كما أن الأفراد أيضا كانوا يمتلكون وسائل النقل الخاصة بهم، وبذلك فقد كان هناك نوعان من الملكية الخاصة بوسائل النقل، وهما ملكية الدولة، والمتمثلة في الملك، وملكية الأفراد.

(أ) ملكية الدولة:

لقد كان الملك يملك تحت تصرفه وسائل النقل، فكان لـــه جياده وجماله وحميره وبغاله وعرباته[٢٦]. وكان البطالمة يعتنون بتربية الحيوانات المستأنسة علي اختلاف أنواعها تحقيقاً لمراميهم المتعددة، إذ أن هذه الحيوانات كانت تربي لعدة أغراض. منها ما كان يربي بغرض الزراعة، ومنها ما كان يربي بغرض النقل، فضلاً عن الأغراض الأخرى[٢٧].

وتذكر "بريو" (Preaux) أن الملك البطلمي كان يمتلك قطعاناً كبيرة من البقر والحمير والخيول والبغال كانت مخصصة لأعمال النقل[٢٨].ومعني ذلك أن هذه القطعان كانت غير القطعان التي كانت تستخدم في الأعمال الزراعية. بينما يري " نصحي" أنه ليس هناك ما يبرر وجود قطعان من الماشية خاصة للأعمال الزراعية، وأخري لأعمال النقل، وإلا ففيما كانت تعمل ماشية الملك المخصصة للنقل بعد الانتهاء من نقل المحصول؟ إذا: فلابد أن ماشية الملك أو الجزء الأكبر منها كان يستخدم في الأعمال الزراعية طوال موسم الزراعة ثم تستخدم بعد ذلك في نقل المحاصيل[٢٩].

ولكن بالرغم من أن راي "نصحي" يبدو وجيهاً ومنطقياً إلا أن هناك من الأدلة ما يبرهن علي وجود ماشية كانت مخصصة لأعمال الزراعة وأخري مخصصة لأعمال النقل ومنها، قول "بريو" سابق الذكر، بأن الملك البطلمي كان يملك ماشية مخصصة لأعمال النقل[٣٠] كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن

الثالث قبل الميلاد تتحدث عن حساب كميات من النخالة التي تستخدم كعلف للبغال والحمير والجمال ويؤكد "إدجار" (Edgar) ناشر هذه البردية أن هذه الحيوانات كانت تستخدم للسفر والنقل وليس للأعمال الزراعية(٣١) إذا طبقاً "لإدجار" أيضا فإن هناك دواب تستخدم للزراعة وأخري للنقل، وليس ما يستخدم من الدواب في الزراعة يستخدم أيضا في النقل.وأيضا نجد أنه في نفس البردية جاء ذكر كلمة (νωτοφοροις) والتي ترجمها ناشر البردية علي أنها تعني "حيوانات الحمل" (Pack Mules) وكذلك كلمة (ημιονους) والتي ترجمها ناشر البردية أيضا علي أنها تعني "حيوانات النقل" (Carriage Mules) (أو البغال التي تستخدم في النقل) بالإضافة إلى ذلك فإن ناشر البردية ذكر أن كلمة (συνωριτας) والتي جاءت في البردية أيضا لا تعني أنها "سائقو الدواب" بل أن المقصود من هذه الكلمة هو "حيوانات النقل" أو "حيوانات الحمل"(٣٢) وهذا إن دل فإنما يدل علي أن هناك فرقاً واضحاً بين الحيوانات التي تستخدم في النقل والحيوانات الأخرى ومنها التي تستخدم في الزراعة.

وأخيراً هناك بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث قبل الميلادي (٢٠٨ تقريباً) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس (وزير المالية) إلى شخص يدعي أرتيمون (Αρτεμων) يبدو أنه كان "أويكونوموس" (οικονομος) (عامل المالية)(*) إقليم أرسينوى(*) (Αρσινοη)"الفيوم" جاء في هذا الخطاب .

"إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية"(٣٣)

ويتضح لنا من خلال هذا الخطاب، أن هناك حيوانات تستخدم في النقل وأخري في الزراعة.

هذا عن الحمير والجمال والبغال، فماذا عن الخيول؟

أما الخيول فإنها وإن كانت لا تستخدم في الشئون الزراعية إلا نادراً، فإنها كانت تستخدم بكثرة في الجيش، لذلك فإن البطالمة كانوا يستقدمونها من قورينائة وسوريا (Syria) وربما من بلاد العرب، ولما كان نقل الخيول من الخارج أمرا عسيراً، فإن البطالمة عملوا علي تربيتها في مصر، ولقد كانت خيول الملك يعهد بكافة شئونها من تربية ورعاية إلى مراقبين (ιπποσκοοι) مختصين بذلك [٣٤].

في العصر الروماني، كانت الدولة أيضا تمتلك وسائل النقل الخاصة بها، ويبدو أنها كانت تمتلك عدداً كبيراً من دواب الحمل بدليل أنها كانت تسمح لمستأجري الأراضي الحكومية باستخدام دوابها الخاصة بها لنقل محاصيلهم نظير مكس نقل خاص بذلك[٣٥].

أما الجمال فليس هناك إلا إشارات قليلة توضح أنها كانت تمتلك ملكية خاصة، ويبدو أن الحكومة قد احتكرت ملكيتها خلال القرن الأول الميلادي لأهمية هذا الحيوان في نقل المتاجر في الصحراء [٣٦].

(ب)ملكية الأفراد:

لم يكن الملك البطلمي يحتكر الحيوانات المخصصة للنقل، إذ أن الأفراد كانوا يشاركون في ذلك[٣٧] ويتضح ذلك من خلال وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن أوامر صادرة من "الديويكيتيس" (وزير المالية) إلى (الأويكونوموس) عامل المالية" جاء فيها:

"قم بإعداد قائمة بالماشية المستخدمة في الزراعة، الماشية الملكية (βασιλικων κτηνων) والماشية الخاصة (ιδιωτικων) علي السواء، وابذل قصارى جهدك في رعاية نتاج (ذرية) الماشية الملكية..."[٣٨]

وبذلك نري من خلال هذه الوثيقة البردية أنه كان هناك ماشية خاصة بالملك وماشية خاصة بالأفراد.

وأيضا هناك وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م تحدثنا بأن أحد مزارعي الملك، وكان يقوم بزراعة مائة وستين أرورة[*] (Aroura) قد شكا من أن أحد رجال الشرطة (φυλακες) أخذ منه زوجاً من الثيران وزوجين من الحمير مما قد يمنعه في جمع المحصول وسداد الإيجار[٣٩].ولكن هل كانت هذه الماشية ملك هذا المزارع أم أنها أقرضت له من ماشية الملك؟ لو أنها لم تكن ملكه لما اجترأ الشرطي علي ما فعله، فلا يعقل أن يعتدي أحد رجال الشرطة علي ماشية تابعة للملك، هذا إلى أنه من المستبعد أن يقوم هذا المزارع بزراعة هذا القدر من الأراضي دون أن يكون لديه علي الأقل جانباً من الماشية اللازمة لذلك.

وإذا كان مزارعو الملك يمتلكون ماشية منذ القرن الثالث، كما اتضح من بردية (Lille) سابقة الذكر فإنه من الطبيعي أن يمتلك بعض أرباب الإقطاعيات (κληρουχοι) وبوجه خاص أرباب الضياع[٤٠].

ويعتبر "أبوللونيوس" "وزير مالية بطلميوس الثاني" اشهر أرباب الضياع، حيث كان يمتلك ضيعة كانت تضم عشرة آلاف أرورة في فيلادلفيا (Philadelphia[*])[٤١]. وإن ضيعة بهذا الحجم وهذا الاتساع لابد أنها احتاجت إلى عدد ضخم من حيوانات الحمل لكي تنقل منتجات هذه الضيعة إلى فيلادلفيا ومن فيلادلفيا إلى اقرب قناة ملاحية، وأقرب مكان بري إلى فيلادلفيا كان كيركي (κερκη) علي قناة الفيوم الرئيسية[٤٢]ولقد كان هناك قناة مائية تسمي باتسونتيوس (πατσωντευς)كانت تمر بفيلادلفيا [٤٣] ولقد كانت ضيعة أبوللونيوس تمتلك العديد من الحمير، ولكن هذا العدد، بالتأكيد لم يكن يكفي لسد حاجة الضيعة وخاصة في موسم الحصاد المتلئ. لذلك نجد أن "زينون" وكيل أعمال

"أبوللونيوس" يلجا إلى حيلة ماكرة لتوفير العدد اللازم من الحمير. وهي أنه كان يعطي قرضاً من المال للفلاحين الذين يحتاجون بشدة إلى حمير تعينهم علي نقل محاصيلهم، وذلك لكي يشتروا به حميراً لهم ، ولكن هذا القرض كان مشروطاً، بأنه في حالة إذا ما عجز الفلاحون عن سداد هذا القرض يحق لزينون أن يأخذ أفضل ما لديهم من حمير[٤٤] وبالطبع فإن الفلاحين في ظل الأعباء الفادحة والعديدة التي كانوا يرزحون تحت وطأتها[٤٥] فإنهم في الغالب سوف يعجزون عن سداد هذا القرض، و"زينون" كان يعرف ذلك جيداً، لذلك فقد كانت هذه الحيلة محاولة جيدة من زينون لتأمين عملية النقل، فإنه بهذه الطريقة يضمن نقل الغلال من الحقول إلى فيلادلفيا ومنها إلى ميناء كيركي[٤٦].

ولا أدل علي ثروة أبوللونيوس أيضا من الماشية، من أنه اختار بنفسه اثنين وأربعين رأساً من أجمل ماشيته لتقديمها قرباناً في حفل "البطولمايا" وهو الذي كان يقام تخليداً "لذكري (بطلميوس الأول) "سوتير" (Sotêr) (٣٠٥– ٢٨٢ ق.م)[٤٧].

وهناك بردية[٤٨] تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني الميلادي (١٣٤– ١٣٦م)، وهي عبارة عن بيان أعد إلى " أرخياس" (Αρχιας) ستراتيجوس[*] (στρατηγος) قسم[*] (μερις)"هيراكليديس"[*] (Ηρακλειδου) التابعة لإقليم (νομος) أرسينوي، ولقد أعد هذا التقرير من قبل شخص يدعي "ديوسكوروس" (Διοσκουρος) المشرف علي الجمال (καμηλοτροφος) في قرية "كرانيس" (καρανις) (كوم أوشيم) وهذا التقرير عبارة عن قائمة بعدد الجمال و أسماء ملاكها من قرية كرانيس، ويوضح لنا هذا التقرير كيف أن الأفراد كانوا يملكون قطعاناً من الجمال.

وكان هذا النوع من التقارير يرسل إلى الإستراتيجوس أو الباسيليكوجراميتوس (الكاتب الملكي) (βασιλικογραμματευς)، أما في هذه الحالة فقد أرسل إلى الإستراتيجوس فقط .

وجاء في هذا البيان الآتي:

" إلى أرخياس، ستراتيجوس قسم هيراكليدس التابع لإقليم أرسينوي. أنا ديوسكوروس بن م......... بن فايسيوس (Φαησιος) من قرية كرانيس،المشرف علي الجمال في نفس القرية، أقسم بحياة الإمبراطور قيصر (Caesar) تراجان (Trajan) هادريان (Hadrian) أغسطس (Augustus) بأن هناك خمسة وخمسين جملاً كاملة النمو في القرية، وستة عشر مهراً (لم تبلغ نموها)، يبلغ عددهم مجتمعين واحد وسبعين جملاً....

- أفروديسيوس بن بطلميوس (Αφροδισιος Πτολεμαιου) أربعة جمال .
- ديوسكوروس، بن م.... ستة جمال واثنين من المهر.
- كرونيون.....(Κρονιων) ثمانية من الجمال.
- هاتريس بن بيتيسوخوس (Ατρης Πετεσουχου) أثنين من الجمال.
- هوريون (Ωριων) خمسة من الجمال
- ....خمس من الجمال ومهر
- أنثـ (...Ανθ) عشرة جمال أربعة من المهر.
- بطلميوس اثنين من الجمال."

ونلاحظ أن هذا التقرير يحتوي علي أسماء ثمانية أشخاص ممن يمتلكون جمالاً، والتي بلغ عددها في هذا التقرير (٥١) جملاً ومهراً ،وهي تمثل ثلثي القطيع الذي ذكره المشرف علي الجمال وهو (٧١) جملاً ومهرا، لذلك يفترض ناشر البردية أن

ليس اكثر من أربع أو خمس أسماء فقدوا في أسفل البردية، وتبرهن هذه البردية علي أن الأفراد كانوا يمتلكون أعدادا ليست بقليلة من الجمال و ربما من الدواب الأخرى.

نقابات سائقي دواب النقل:

لقد كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينتظمون في نقابة (Synodos) أو (Koinon)[*] وكانت النقابة تضطلع برعاية صوالح أعضائها بوصفهم يمارسون الحرفة أو المهنة ذاتها ولذلك فقد كانوا يجتمعون بصورة منتظمة أو شبه منتظمة لأجل تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئوهم الاجتماعية أو الدينية، وكان لكل نقابة رئيس ينتخبه أعضاؤها لمدة محددة غالباً ما تكون سنة واحدة [٤٩] ولما كانت هذه النقابات جزءاً من المجتمع، وكانت أنشطتها تمس صوالح هذا المجتمع، فإنها كانت عادة تخضع لإشراف الدولة أو إدارة المدينة التي فيها، وإن كانت النقابات الخاصة بمهنة النقل لم تشفع بإحدى التسميتين (Synodos) أو (Koinon) [٥٠].

وإذا كانت مهنة النقل فيما يبدو لم تقيد تقيداً كاملاً في العصر البطلمي علي نحو غيرها من الحرف والمهن[٥١] فإنها علي الأقل كان هناك من يمثلها لدي الحكومة فلا يعقل أن الحكومة حين كانت تتعاقد مع عدد ممن كانوا يحترفون مهنة النقل للعمل في خدمتها كانت تتعاقد مع كل فرد علي حدي.

أما في العصر الرماني فإن أغسطس وخلفاؤه سمحوا بوجود مثل هذه النقابات وبحرية اكثر من النقابات الموجودة في أجزاء الإمبراطورية الأخرى، وانتظم في عهد أغسطس العديد من المهن والحرف في نقابات ، وذلك لأن الموظفين الرومان رأوا أن النقابة كانت وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وكذلك لفرض الأعباء المطلوبة[٥٢].

وتلك النقابات إما أنها كانت نقابات محلية أي للفرد أو أنها كانت إقليمية أي للتوبارخيات(*) (Τοπαρχης)(٥٣).

ولقد انتظم كل من سائقي الحمير (ονηλαται) ومربي الجمال (καμηλοτροφοι) في نقابات خاصة بهم، وكان هناك من يمثلهم أو ينوب عنهم لدي الحكومة(٥٤) وغالباً ما يكون هو سكرتير النقابة (نقابة مربي الماشية) (γραμματευς κτηνοτροφων) فلم يكن هناك وسيط بين الدولة وعمال النقل البري، ولكن العلاقة بين موظفي الحكومة القائمين علي النقل وسائقي دواب النقل، كانت علاقة مباشرة، وكان سكرتير النقابة يقوم فقط بدور الوكيل كممثل شرعي لأعضائها(٥٥) فقد كان سكرتير النقابة، سواء سكرتير نقابة سائقي الحمير أو سكرتير نقابة سائقي الجمال، يفوض من قبلهم لاستلام الأجور الخاصة بهم نظير ما قاموا به من أعمال النقل الخاصة بالحكومة. وكانت أوامر الدفع (επισταλματα) غالباً ما تصدر من قبل "الباسيليكوجراميتوس" (الكاتب الملكي)(٥٦).

وهناك العديد من الوثائق البردية التي تؤكد هذا القول، ومنها برديات "كولومبيا" (Columbia) التي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي (١٥٥م)(٥٧).

ومن هذه البرديات بردية تتحدث عن إيصال مقدم من سائقي حمير قرية موخيس (Μουχις) إلى ديوس (Δειος)، وسابينوس (Σαβεινως)ا لجمناسيارخوس (γεγυμνασιαρχηκοτι)(*) وشركاه مصرفي الدولة(*) (δημοσιοις τραπεζιταις) وذلك لكي يستلموا الأجور الخاصة بهم نظير نقلهم حمولات من القمح الخاص بالدولة من صومعة الغلال (θησαυρον) الموجودة في قسم بوليمون (Πολεμων) بإقليم أرسينوي، إلى أحد الموانئ النهرية.

ولقد فوض هؤلاء السائقون شخص يدعي ديديموس (Διδυμος) لاستلام الأجور الخاصة بهم.

ونص البردية كالآتي:

"إلى ديوس، و سابينوس الجمناسيارخوس، وشركاه مصرفي الدولة.نحن الذين تظهر اسمائهم بأسفل، سائقو حمير (ονηλαται) قرية موخيس (κωμης Μουχεως)، ممثلون من خلال ديديموس، ممثلنا المعين، تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون ، والذي يمثل أيضا سلطة الإستراتيجوس في قسمي ثيميستوس (Θεμιστους) وبليمون، والخاص بتكلفة نقل القمح الذي نقلناه من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء....."

ويتضح لنا من خلال هذه البردية ،أن سائقي الحمير قد فوضوا "ديديموس" لكي ينوب عنهم في استلام الأجور الخاصة بهم من مصرف الدولة، كما يتضح لنا أيضا أن الباسيليكوجراميتوس" أو الكاتب الملكي" هو الذي أصدر أمر الدفع الخاص بهم.

ولم يكن سائقو الحمير الخاصة فقط، هم الذين ينوب عنهم ممثل من قبلهم، ولكن أيضا سائقو الحمير العامة (δημοσιοι) كان هناك من ينوب عنهم في استلام أجورهم من مصرف الدولة. وذلك كما جاء في بردية كولومبيا والتي تعود لمنتصف القرن الثاني الميلادي. والتي جاء فيها[٥٨]:-

"إلى سابينوس، الجمناسيارخوس السابق، وشركاه، مصرفي الدولة. نحن الذين تظهر اسماؤهم بأسفل، سائقو الحمير العامة، لقرية إيبيون من أرجوس (Ιβιωνος Αργαιου) ممثلون من خلال ميسيثوس (Μυσθους) نقر بأننا تسلمنا إيصال منك بالمال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي

لقسم بوليمون التابع لإقليم أرسينوي والذي يمثل أيضا سلطات الإستراتيجوس في القسمين، الخاص بأجور نقل القمح، الذي نقلناه، كما ثبت ذلك من، صوامع غلال قسم بوليمون."

ويبدو أيضاً من خلال البردية السابقة، أن الحكومة كانت تقوم باستئجار سائقين للعمل علي دوابها الخاصة بها، وذلك نظير أجر كانت تجعله لهم نظير ما ينقلونه من الغلال.

ويبدو أنه في بعض الأحيان كان كل من سائقي الحمير العامة وسائقي الحمير الخاصة، يمثلهم شخص واحد. لاستلام مستحقاتهم من المصرفيين الحكوميين، بعد أن رأينا في البرديتين السابقتين أن كل منهم كان له من يمثله.

وذلك كما جاء في إحدى البرديات، والتي جاء بها:-

"إلى ديوس سابينوس، الجمناسيارخوس، وشركاه المصرفيين الحكوميين. نحن الذين تظهر أسماؤهم بأسفل، سائقو الحمير العامة (δημοσιοι) والخاصة (ιδιωτικοι) من القرى المدونة بالقائمة بأسفل، ممثلون من خلال "خريساس" (Χρυσας) ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضا سلطات الاستريجوس في القسمين، حيث تقدمنا بطلب للحصول علي تفويض من أجل دفع أجور النقل الخاصة بالقمح (πυρου) والشعير (κριθης) الذي حملناه من صوامع الغلال في قسم بوليمون إلى أحواض السفن (الموانئ).." (٥٩)

ولقد كان هناك تعاون بين أكثر من نقابة واحدة، مثال ذلك، التعاون بين نقابة أصحاب السفن "الناوكليروي" (ναυκληροι) مع النقابات التي التزمت معها بواحدة من أهم الخدمات التي كانت تقدمها النقابات للدولة، ألا وهي نقل ضريبة الأنونا (ευθηνιας) حيث كانت نقابة أصحاب دواب الحمل، والعربات

تمارس عملها في نقل الأنونا وتتلقي أتعابها من أصحاب السفن المضطلعين بنقل الأنونا[٦٠]. وذلك لأن معظم الوثائق المتضمنة حسابات نقل ضريبة الأنونا كانت تشمل سداد أتعاب العاملين في النقل البري، وكانت تدفع عن طريق أصحاب السفن إلى أعضاء نقابة سائقي الدواب أو السائقين العموميين من سائقي العربات[٦١].

ولدينا وثيقة[٦٢] تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي، من إقليم أرسينوي، وهي عبارة عن تقرير أعده أحد ملاك السفن (ναυκληρος) يدعي "أمونيوس" (Αμμωνιους). وهذا التقرير خاص بنقل غلال من قريتين من قرى إقليم أرسينوي،عن طريق دواب حمل من إقليم كينوبوليس (Κυνοπολιτου) "ألقيس"، وجاء في هذه البردية:–

"حساب نقل غلال من محصول السنة الثامنة عشر، بواسطة دواب حمل من إقليم كينوبوليت، من قرية لاجيس (Λαγειδος) وتريكوميا (Τρικωμιας) في شهر بابة (Φαωφι) في السنة التاسعة عشر، ونقلت (نهرا) عن طريق البحار أمونيوس (Αμμωνιου ναυκληρου) من الرابع والعشرين إلى التاسع والعشرين من شهر بابة

وهي كالتالي:

في الرابع والعشرين من شهر بابه (٩٨) حمارا أحضروا (٢٩٤) أردب (بمعدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع والعشرين ٢٨٢ أردب تم توصيلها (حساب الأيام الأخرى مفقود) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ٢٩ بابة ١٧٣٠ أردب من القمح تكلفة الشحن ١٧ ١/٢ أردب من القمح بالإضافة إلى ......١/٤ أردب. المجموع الكلي ١٧ ٧/١٢ أردب .الحساب ١٧١٢ ٥/١٢ أردب"

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا أن أتعاب العاملين بالنقل البري قد دفعت عن طريق أصحاب السفن، وكذلك من خلال التقرير الذي أعده البحار "أمونيوس".

شركات النقل البري الخاصة:

بالإضافة إلى ملكية الدولة والأفراد لدواب النقل، كانت هناك شركات خاصة تمتلك عدداً ليس بالقليل من دواب النقل التي تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل السلع والمنتجات عبر الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية، وكذلك بين الأقاليم المختلفة.

فقد كان هناك بعض الشركات والجماعات التي أوكل إليها مهام النقل، ويذكر "فيلكن" (Wilcken) أن الحمارين كانوا ينتظمون في شركات أو جماعات، وذلك خلال القرن الأول ق.م.[٦٣]. ولا يستبعد أن الملك قد شجع إنشاء مثل هذه الشركات أو أمر بإنشائها مدفوعاً في ذلك برغبته في تأمين سبل النقل وتيسيرها[٦٤] وربما لحصول المصرف الملكي (Βασιλικη Τραπεζα) علي مصادر دخل عديدة أخرى غير المحاصيل الزراعية التقليدية المحدودة.

وكانت هذه الشركات الخاصة، تستخدم بشكل رئيسي طرق القوافل التجارية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر أو من أوكسيرينخوس (Οξυρυγχειτον)، أو سوكنوبايونيسوس (Σοκνοπαιον Νησου) إلى الواحة الصغيرة (الواحة الداخلة). أو أسوان (سيني) (Συηνη) أو إليفانتين (Ελεφαντινης) إلى الواحة الكبيرة (الواحة الخارجة[*])، ومن بيلوزيون (Πηλουσιον[*]) إلى جيرهاء (Gerrha)علي الخليج الفارسي، وأيضا من بيلوزيون إلى أرسينوي علي البحر الأحمر[٦٥].

وكانت هذه الشركات المشتغلة بالنقل البري عبر طرق الصحراء الشرقية تخضع لشكل من أشكال الإشراف الحكومي، بل أن الحكومة كانت تمنح هذه الشركات امتياز النقل عبر تلك الطرق[٦٦].

ولم تكن شركات النقل هذه تمتلك فقط دواب نقل ولكنها أيضا كان لديها عربات نقل تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، فقد وجد في مصر العليا ضريبة جبيت علي عربات النقل، كانت تدفع من قبل شركة خاصة تشتغل بالنقل[٦٧].

ويتبين لنا من خلال مجموعة من "الأوستراكا" (Ostraca) (الشقافات) ، والتي تحتوي علي إيصالات بتسليم بضائع من شركة نقل كان يدير أعمالها رجل يدعي "نيكانور" (Νικανωρ). وكانت هذه الشركة تقوم بنقل السلع من قفط (Coptos) إلى موانئ البحر الأحمر، وعندما كانت السلع تصل إلى هذه الموانئ كانت تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومان، وكان أغلب التجار الرومان لا يقيم في موانئ البحر الأحمر، وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين يعقدون الصفقات ويتسلمون البضائع بأسماء التجار[٦٨].

ومن هذه "الأوستراكا"، واحدة تعود إلى العام الرابع والثلاثين الميلادي، وتم نشرها من قبل "تيت" (Tait) وهي كالآتي:

"من ماركوس لايليوس (Marcus Laelius) هيمينايوس (Hymenoeus) إلى بيتياربوخراتيس (Petearpochrates) بن نيكانور لقد تسلمت منك في برينيكي (Berenike) ما أرسله "فناس" (Phnas) بن بامينيس (Pamines) لحساب ماركوس لايليوس هيمينايوس من قفط علي مسئوليتك (٦) ستة جرار "كيراميا" (Ceramia) من نبيذ "أمينيا (Aminaean) ثلاث حمولات، المجموع ستة جرار، ثلاث حمولات"[٦٩].

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن ماركوس لايليوس هيمينايوس ربما كان يدير شركة لتصدير السلع وأن بيتياربوخراتيس بن نيكانور هو صاحب شركة النقل البري أو علي الأقل يديرها بالنيابة عن والده "نيكانور".

ويتبين لنا أيضا من خلال إيصالات تخليص البضائع الخاصة بشركة "ماركوس يوليوس إسكندر" (Marcus Julius Alexander) أنه كان يدير أعماله في "ميوس هورموس" (أحد موانئ البحر الأحمر) رجل يدعي "أنطيوخوس" (Antiochos) ساثورنينوس (Sathorninos). بينما كان يدير أعماله في برينيكي، رجل يدعي "هيرمياس" (Hermias)، وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير ،والأدوية، والنبيذ، واليانسون، ومنتجات خشب الزيزفون، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع(٧٠).

ولدينا إيصال(٧١) يحتوي علي بعض من هذه السلع، ويعود إلى العام الثامن من حكم الإمبراطور نيرون (Nero) (٥٤- ٦٨ ميلادية)، والتي نقلت أيضاً عن طريق شركة "نيكانور" إلى ميناء ميوس هورموس وجاء في هذا الإيصال:-

"من تيبيريوس كلاوديوس إيبافروديتوس (Tiberius Claudius Epaphroditus) وأمونيوس بن خايريمون (Ammonius son of Chaeremon) إلى ميريسيس (Miresis) بن نيكانور. لقد تسلمنا منك في ميوس هورموس، ستة جرار (كيراميا) من النبيذ اللاوديكي(*) (Laodicean) ، أيضاً أربعة مكاييل من نبيذ ......، وثلاثة تالينت (Talent) من القنب (القنب الهندي)، العام الثامن من حكم مولانا نيرون، الثامن والعشرون من شهر بابة، تم استلامه عن طريق أمونيوس. كلاوديوس هيرمياس (Claudius Hermais) يقر باستلامه الإيصال الخاص بالثلاثة تالنت من الفضة، وسلة أربعة دراخمات من الفضة (Tetradrachmai) المجموع ثلاثة تالنت من الفضة، سلة أربع دراخمات من

الفضة. العام الثامن من حكم مولانا نيرون. أنا أيضا أقر بالإيصال الخاص بثمانية من جلد الماعز وواحد جلد الثور، المجموع تسعة من الجلود (٨ من جلد الماعز + ١ من جلد الثور) ولا تقع علي أي مسئولية فيما يتعلق بهذه البضاعة"

وكانت غالبية هذه الإيصالات تصدر، إما إلى نيكانور نفسه، أو إلى أعضاء شركته المنوط بهم أعمال النقل عبر الصحراء(٧٢).

ويبدو أن هذه الشركات كان لديها نشاط واسع، وأنها كانت تعمل بشكل كبير في نقل العديد من السلع من النيل إلى البحر الأحمر.

فقد ورد في وثيقتين من عام ٦ ق.م. أنه تم شحن (١٢) أردبا من الشعير إلى ميناء برينيكي لحساب "جايوس يوليوس" وتحدثنا وثيقة من عام ٤٣م عن شحن (١٢) أردباً من القمح إلى ميناء ميوس هورموس لحساب "ماركوس يوليوس إسكندر". كما تحدثنا وثيقة أخرى من عام ٤١م، انه تم شحن كمية من النبيذ الإسباني النوع إلى ميناء ميوس هورموس لحساب كوميوس يوليوس(٧٣).

و بعض السلع كانت للاستهلاك المحلي وربما كان بعضها من أجل تجارة بلاد العرب أو الهند(٧٤).

ملكية الأراضي:

إن سلطات البطالمة في مصر كما تعكسه لنا الوثائق البردية التي تعود إلى عصر بطلميوس فيلادلفوس وخلفائه، كانت تقوم علي ثلاثة أسس مختلفة وهي:–

أولاً: إدعاء البطالمة بأنهم يشاركون الاسكندر الأكبر في نسبه إلى هرقل، وبذلك فقد إعتبروا أنفسهم ورثة في حكم مصر، وبالتالي فهم ملوك من بقي معهم في مصر من المقدونيين الذين كانوا جنوداً للإسكندر الأكبر وساعدوه في فتح مصر.

ثانياً: أن مصر كانت من وجهة نظر البطالمة، الملوك المقدونيون، وكذلك جيشهم المقدوني، أرض اكتسبوها بالرمح" (δορικτητος χωρα) أو بعبارة أخرى،ضيعة خاصة للملوك المقدونيين[٧٥] .

ثالثاً: أن البطالمة بعد أن استتب لهم الأمر في مصر، اقتفوا أثر الاسكندر الأكبر، وادعوا أنهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة، واعترف بهم الكهنة المصريون علي هذا النحو. وطبقاً للفكرة السياسية والدينية السائدة في مصر منذ القدم عن الملكية كان الملك إلهاً يقيم مؤقتاً علي الأرض[*] وبما أن الإله أو الآلهة كانوا سادة في مصر و أصحابها الحقيقيون، ويحق لهم استخدام البلاد وأهلها كما يترائي لهم، فإن فراعنة مصر كانوا يعتبرون سادة وأصحاب البلاد وأهلها، وقد ادعي البطالمة هذه السيادة الملكية لأنفسهم باعتبارهم خلفاء الفراعنة[٧٦]. ومن هذا المنطلق اعتبر البطالمة مصر بمثابة ملكية خاصة لهم أو كبيتهم الكبير (οικος)[٧٧].

ونتيجة لهذا الحق الذي أعطاه الملك البطلمي لنفسه، أصبح المالك الوحيد للأراضي الزراعية في مصر. والواقع أن جزءاً كبيراً من أجود الأراضي الزراعية كان تحت سيطرة الملك البطلمي الفعلية، وتلك كانت "الأراضي الملكية" (γη βασιλικη) والتي كانت تؤجر لفلاحين يعرفون بالمزارعين الملكيين (βασιλικοι γεωργοι) وكانت عقود الإيجار اختيارية، ولكن فيما بعد عندما أصبح العثور علي المستأجرين أمراً عسيراً لجأ البطالمة إلى الإكراه في بعض الأحيان وبرغم أن الملك كان تقريباً المالك الوحيد للأراضي، فإنه لم يستحوذ عليها بمفرده. وكانت الأراضي التي لا تخضع لسيطرة الملك وإدارته المباشرة تسمي، (γη εν αφεσει) "أي الأراضي التي تخلي عن إدارتها لغيره"[٧٨]، ومن هذا النوع الأراضي التي كانت في حوزة المعابد، ولقد كانت ثروة المعابد في عهود الفراعنة و

البطالمة نوعين: تمتلك الآلهة أحدهما، ويحوز الكهنة الآخر، أو يتمتعون بدخله فقط[٧٩]. أما أملاك الآلهة فإن أهمها، كانت أراضي منحها الملوك للآلهة إظهاراً لإجلالهم وتدينهم، ولاشك أن البطالمة لم يغتصبوا أراضي المعابد ويضموها إلى الأراضي الملكية، بل علي العكس من ذلك فقد أجزل البطالمة للمعابد مختلف أنواع النعم، وكانت هبات الأراضي من بينها[٨٠].

غير أن البطالمة لجئوا إلى وسيلة أخرى لوضع ثروة الآلهة في قبضتهم دون الاعتداء علي حق الآلهة في ملكيتها. وذلك علي أساس أن أراضي المعابد كانت ملك الآلهة، ولما كان الملك يمثل هؤلاء الآلهة علي الأرض، فكان له وحده الحق في إدارة هذه الممتلكات[٨١]. وبالرغم من أن البطالمة تولوا إدارة أراضي المعابد، إلا أنها كانت تستغل لصالح المعابد، وتكون قسماً خاصاً سمي "الأرض المقدسة" (γη ιερα) وهي الأرض التي أصدر بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني[*](Euergétes) قراراً بشأنها وذلك في عام ١١٨ق.م جاء فيه:–

".....وألا يتذرع أحد من عمال الحكومة بأي حجة ليدير الأراضي المقدسة التي ستترك للكهنة ليديروها"[٨٢].

ثم كانت هناك أراضي تمنح في صور حصص للذين عرفوا باسم أرباب الإقطاعيات (Κληρουχοι)، وهناك أيضا ما يعرف بأرض الامتلاك الخاصة (Κτηματα / γη ιδιοκτητος) واغلب الظن أنها كانت تمنح لأصحابها بموجب عقود إيجار طويلة الأجل، أو عقود وراثية. وبالرغم من أن القانون كان يسمح بانتقال ملكية هذه الأراضي من شخص إلى آخر، إلا أنه من غير المرجح أن أصحابها قد امتلكوها امتلاكاً فعلياً في أية فترة خلال عصر البطالمة[٨٣]وذلك لثلاثة أسباب هي:–

أولاً: لأن أربابها كانوا يدفعون عنها إيجاراً شأنهم في ذلك شأن مستأجري أرض الملك ، وشأن أرباب الأراضي الذين اشتروها واكتسبوا بذلك حيازتها دوماً ووراثياً.

ثانياً: عدم وجود دليل علي تسجيل انتقال ملكية هذه الأراضي .

ثالثاً: إننا نسمع أحياناً عن استرداد الملك أجزاء من هذه الأراضي.

وإزاء ذلك فمن المستبعد أن أرباب هذا النوع من الأراضي كانوا يمتلكون أراضيهم امتلاكاً حراً، وإنما كانوا يملكون حق استثمارها وحيازتها والتصرف فيها كما يشاؤن[٨٤] ويؤكد "تارن" ذلك بقوله "إن الأراضي الخاصة في عهد البطالمة لم تكن ملكية حرة، وإنما كانت أرضاً يتمتع حائزها بحق الانتفاع بها"[٨٥]

والنوع الأخير من الأراضي هو "أراضي الهبات (δορεαι) وكانت هذه الأراضي تنقسم إلى نوعين الأول: كان يسمي (γη εν συνταξει) وهي الأراضي التي كان دخلها يعتبر بمثابة مرتب لموظف الحكومة الذي منح هذه الأرض[٨٦] أما النوع الثاني: (γη εν δορεα) وهو عبارة عن الضياع الكبيرة التي منحها البطالمة لكبار موظفيهم المدنين والعسكريين[٨٧].

وتمدنا "وثيقة الدخل" التي تعود إلى عهد الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس، بمعلومات هامة عن أراضي الهبات، فقد ورد في هذه الوثيقة ".....وكذلك أرباب الإقطاعيات الذين في حيازتهم كروم ، أو بساتين فاكهة وبقول، تقع في إقطاعياتهم التي منحهم الملك إياها، وكل الأشخاص الذين لديهم كروم أو بساتين فاكهة وبقول ، اشتروها أو منحوها بمثابة هبة أو يستثمرونها وفقاً لأي وضع كان، يجب علي كل منهم أن يسجل مساحة أرضه ومقدار محاصيلها المختلفة، وأن يدفع سدس المحصول بأجمعه لأرسينوي فيلادلفوس من أجل تقديم القرابين لها"[٨٨]. كما جاء فيها أيضا :-

"كل الأشخاص في كافة أنحاء البلاد الذين يعفون من الضريبة أو في حيازتهم قري وأرض بمثابة هبة ، أو يحصلون علي دخلها، يجب أن يقدموا محاصيل كل ما طلب إليهم زراعته من السمسم، والقرطم، وغيرها من الحبوب الزيتية الداخلة في نطاق الزيت الذي تحتكر الدولة استخراجه وذلك بعد استبقاء الكمية الكافية لبذور السنة المقبلة، علي أن ينقدوا قيمة محاصيلهم عملة نحاسية بنسبة.." [٨٩]. ورد كذلك في فقرة أخرى من نفس الوثيقة .

".....يجب ألا تقام معاصر للزيت في القرى الممنوحة بمثابة هبة..." [٩٠]

ونستخلص من وثيقة الدخل هذه الآتي:

١– أن أراضي الهبات بنوعيها قد تشمل أرضاً فقط أو أرضاً وقرية أو أرضاً وعدة قري.

٢– أن أراضي الهبات كانت شائعة في عهد بطلميوس فيلادلفوس ولها نفس أهمية الأنواع الأخرى من الأراضي، أراضي الإقطاعيات وأراضي الامتلاك الخاصة[٩١].

٣– أن الذي تمنح له هذه الأراضي عليه التزامات تجاه الملك يجب عليه أن يؤديها منها انه يقدم سدس محصول هذه الأراضي للملك علي هيئة قرابين.

٤– يبدو أن هذه الأراضي كانت تفرض عليها ضرائب، وذلك يتضح لنا من خلال الأمر الصادر في الوثيقة بضرورة تسجيل مساحة هذه الأراضي.

٥– كما يتبين لنا أن الدولة هي التي كانت تحدد ما يجب زراعته في هذه الأراضي، وأن يقدم مزارعو هذه الأراضي جزءا من محاصيلهم ويستبقوا أجزاء منها علي هيئة بذور للسنة المقبلة.

٦- تبين لنا أيضا احتكار الملك البطلمي للزيت وذلك طبقاً لما جاء في الوثيقة من أن الملك منع بناء معاصر خاصة بالزيت علي هذا النوع من الأراضي.

وفيما يتعلق بالنوع الثاني من هذه الأراضي (أراضي الهبات)، وهو "الضياع الكبرى" (δωρεαι) فقد منح هذا النوع من الأراضي من قبل البطالمة الأوائل وخاصة بطلميوس الثاني فيلادلفوس، كما قلنا، لكبار موظفيهم المدنيين منهم والعسكريين، ولقد ذكر العديد من هذه الضياع في مصادرنا، ولكن اكثر ما نعرفه عن هذه الضياع خاص بضيعة أبوللونيوس "وزير مالية فيلادلفوس"(٩٢). ولم يكن أبوللونيوس الشخص الوحيد الذي يحوز في عهد بطلميوس الثاني ضيعة في فيلادلفيا، إذ أن شخصيات كبيرة غيره كانت تحوز ضياعاً موهوبة في ذلك الجزء من إقليم الفيوم، ومثال ذلك شخص يدعي "فيلينوس" وكان له وكيل أعمال يدعي "موسخوس"، وأيضا شخص يدعي "تلستيس" كان له وكيل أعمال يدعي "ليبانوس" بالإضافة إلى شخصيات كبيرة أخرى (٩٣).

هذا عن نظام ملكية الأراضي في العصر البطلمي فماذا عنه في العصر الروماني.

لم تكن مصر في عصر الرومان بأحسن حالاً من العصر البطلمي، فقد قال أغسطس (Augustus) (٢٧ ق.م – ١٤م) في الوثيقة المشهورة التي سجل عليها أعماله المجيدة (Res Gestae Divi Augusti) "لقد ضممت مصر إلى سلطان الشعب الروماني" "Aegyptum Imperio populi Romani adieci" (٩٤) فهل كانت فعلاً مصر مجرد ولاية رومانية(provincia) تابعة لمتلكات الشعب الروماني، أم أنها كانت ضيعة خاصة للإمبراطور؟!!!

يري "السعدني" "إن ما سجله أغسطس بنفسه في أثر أنقرة، ما هو إلا دعاية له ولسياسته العامة لصالح الشعب الروماني، وأن أغسطس كان حريصاً علي عدم استثارة مشاعر العداء ضده إذا ما أعلن أنه ضم مصر إلى أملاكه الشخصية وبالتالي

فإنه يسجل للتاريخ خلاف ما حدث بالفعل ألا وهو أن مصر كانت ولاية رومانية، ولكنها ذات طراز فريد ، فهي تتبع الإمبراطور شخصيا في كل كبيرة وصغيرة [٩٥] فلقد نظرت روما إلى ذلك البلد (الغني بثرواته والغني بأهله وتعداده) علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالح هؤلاء، ذلك لأنه إذا كان من المؤكد أن ثروات مصر تحت حكم البطالمة كانت تدخل خزائن الملوك البطالمة إلا أنهم كانوا بمثابة المالك الحاضر وذلك عكس روما وحكامها الذين كانوا المالك الغائب، الذي انتقلت إليه هو– في عاصمة الإمبراطورية كل ثروات مصر وفائض إنتاجها العيني والنقدي علي السواء[٩٦].

وظل نظام ملكية الأراضي في العصر الروماني علي ما كانت عليه في العصر البطلمي فقد ظل الجانب الأكبر من الأراضي الجيدة يؤلف الأراضي العامة، ويحمل نفس الاسم القديم وهو "الأراضي الملكية" كما ظل اسم "الأراضي المقدسة" يظهر في سجلات الأراضي، ولو أن جانباً منها صادرته الحكومة عقب الغزو، كما وضعت المعابد تحت رقابة اشد مما كانت عليه في أواخر العصر البطلمي، وأما أراضي "الهبة" البطلمية فكانت تقابلها بعض الضياع الكبيرة (Ousia) التي منحها الأباطرة في صدر العصر الروماني لأعضاء من الأسرة المالكة، أو النبلاء من الرومان ومواطني الإسكندرية ولكن سرعان ما أدمجت هذه الضياع الواحدة تلو الأخرى، (عن طريق المصادرة أو غيرها من الطرق) في أملاك الإمبراطورية الخاصة (Patrimonium)، التي أصبحت في ذلك الحين تؤلف قسماً خاصاً من الأراضي يسمي "ارض الضياع" (γη ουσικη) ووضعت تحت إشراف وكيل الإمبراطور (هو ناظر الضيعة) (procurator usiacus) أما الإقطاعيات العسكرية (γη κληρουχικη) التي اصبح أربابها وقتئذ يملكونها ملكيةً تاماً فكانت لا تزال تؤلف قسماً منفصلاً، ولو أن

الحكومة أوقفت منحها للعسكريين.أما أراضي الخاصة فقد شجع الرومان ملكيتها فزادت مساحتها[٩٧] .

ومما سبق نستخلص أن الأراضي الزراعية في مصر انقسمت إلى قسمين:

الأول: تمتد من عهد "أغسطس" حتى سنة ٣٣٢ ميلادية تقريباً حيث كانت الأراضي تتكون من أراضي التاج "الأراضي الملكية" التي يقوم الفلاح باستئجارها مقابل دفع الإيجار المطلوب، أو يقوم بالاستئجار من أراضي الضياع الكبيرة أو من مساحات صغيرة من الأراضي ، يحصل عليها الفلاح بالشراء أو الاستصلاح. وظلت الملكية الخاصة قائمة دون أن تتحول بأي صورة من الصور إلى إقطاعيات كبيرة.

الثاني: يمتد من عام ٣٣٢م إلى نهاية العصر البيزنطي وفي هذه الفترة بدأت الملكية الخاصة تختفي تدريجياً وبدأت تظهر الضياع الكبيرة[٩٨].

النقل كخدمة إلزامية:

ما حدا بنا أن نتحدث عن "ملكية الأراضي" في العصرين اليوناني والروماني كما سبق- وهو موضوع قد يبدو خارج نطاق هذا البحث، هو الرغبة في إعطاء فكرة بسيطة عن نظام ملكية الأراضي الزراعية، ومسألة النقل، ولأن النقل في معظمه كان يرتبط بنقل المنتجات الزراعية، مثل القمح والشعير وغيرهم، كما أن وسائل النقل المختلفة كان يملكها إما الملك، وهو المالك الفعلي لغالبية الأراضي الزراعية، أو المزارعون سواء مزارعو الأراضي الملكية أو مزارعو أراضي الامتلاك الخاص، فضلاً عن أن واجب الخدمة الإلزامية (Λειτουργια[*]) المتعلق بموضوع النقل، كان يقع علي عاتق المزارعين سواء في نقل المحاصيل ، أو في تقديم عدد معين من دواب النقل، لنقل غلال الدولة.

ويتضح لنا ذلك من خلال العديد من الوثائق البردية، سواء تلك التي تعود إلى العصر اليوناني أو التي تعود إلى العصر الروماني، ومنها وثيقة تعود إلى العصر البطلمي مؤرخة بالعام (١١٣ق.م) [٩٩] وهي عبارة عن خطاب مرسل من "حورس" (Ωρος) الكاتب الملكي (الباسيليكوجراميتوس) (βασιλικος γραμματευς) بإقليم أرسينوي إلى كاتب المركز[*](Τοπογραμματευς) وكاتب القرية [*](Κωμογραμματευς) يطلب منهم إعداد قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحاصيل (γενηματοφυλακες) وجاء في إحدى فقرات هذه البردية ما يلي :–

".....ولن يسمحوا لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة (γεωργουντων την βασιλικην και την εν αφεσει) بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من محاصيل الزراعة الثانية، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم به بعد موافقة كتاب القرى وفيما عدا المقادير التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكية لحساب الخزانة العامة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة وبأنهم سيعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام، وبأنهم سينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأنهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك عن ذلك العام، وسداد كل المتأخر عن الماضي".

ويتضح لنا من خلال هذه البردية أن المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة (والتي تشتمل أراضى المعابد وأراضي الامتلاك الخاص وكذلك أراضى الهبات الخ) لم يكن يسمح لهم بأن يتصرفوا في محاصيلهم الزراعية إلا بعد أن يؤدوا ما عليهم من استحقاقات للملك (أو للدولة) ومن هذه

الاستحقاقات واجب الخدمة الإلزامية المتعلق بـنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لها، إذاً فإن نقل المحاصيل كان واجباً ملقي علي كاهل المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة، ويؤكد "روستوفتزف" علي ذلك بقوله:

"لقد كانت الدولة لا تترك الفلاح إلا بعد أن يؤدي ما عليه من مسئوليات تجاه الدولة وبعد أن يدفع كل ما هو مطلوب منه من غلال ونقلها إلى صوامع الدولة"(١٠٠)

كما يؤكد "تارن" الشيء ذاته، حيث يقول:

"إن كل أراضي الغلال مهما كان من يمتلكها كانت تدفع ضريبة عينية في شكل حبوب إلى الملك مباشرة، وبالنسبة لأراضي الملك فقد كان لا يعطي أي شئ من المحاصيل للفلاحين إلا بعد أن يأخذ الملك نصيبه من محصول تلك الأراضي، والذي كان بالطبع النصيب الأكبر، وذلك بالإضافة إلى نقلها إلى مخزن الحبوب الخاص بالملك"(١٠١).

ولا ينبغي لنا أن نفهم قول "تارن" السابق علي أن هذه الخدمة كانت مطلوبة فقط من مزارعي الأراضي الملكية، ولكن لأن الأراضي الملكية كانت تحت السيطرة الفعلية للدولة، فقد كانت (أي الدولة) تحتجز المحصول حتى تستوفي الدولة نصيبها من تلك المحاصيل، أما الأراضي الخاصة فكانت الحكومة تحصل علي مستحقاتها منها علي شكل ضريبة يؤديها مزارعوها إلى الملك، وذلك لأن تلك الأراضي لم تكن تقع تحت إدارة الملك المباشرة.

ونتبين من إحدى وثائق البردية أن مزارعي الأراضي الملكية (Βασιλικων γεωργων) في أوكسيرينخوس (Oξυρυγχος) كانوا يقومون بنقل المحاصيل من الحقل إلى مكان الدرس، ثم يقومون بعد ذلك بنقله مرة

أخرى من مكان الدرس إلى صومعة الغلال الملكية. كما يتبين لنا أيضاً أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمون بنقل المحاصيل علي حسابهم الخاص وبدوابهم هم، وجاء في هذه البردية التالي:

" إلى "فانياس" (Φανιας) أحد أفراد الحاشية، واستراتيجوس، والمشرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية ، نحن زرعنا ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز (نقص)، ونقلنا منتجات الأراضي إلى المخزن الملكي......."(١٠٢).

إذاً فإن نقل المحاصيل الزراعية كان خدمة إلزامية واجبة علي مزارعي أراضي الدولة، ولكنها شملت أيضا مزارعي الأراضي الخاصة(١٠٣).

وبعد أن يتم نقل الغلال إلى الجرن الملكي، كانت تفحص وتقسم بين الدولة والفلاح بحيث يحصل الملك من هذا المحصول علي إيجار الأراضي، وإيجار المواشي والمعدات الزراعية، والبذور وأي ديون أخرى، فضلاً عن الضرائب، وكان الباقي بعد ذلك، يطلق سراحه ويحمل إلى بيت الفلاح (١٠٤) وذلك لان الملك لكي يضمن حسن استغلال أراضي التاج، كان يوفر لمزارعيه كل الوسائل التي تكفل ذلك: وهي الأدوات الزراعية والماشية، وذلك إلى جانب البذور والعناية بقنوات الري والصرف، وفي وقت الحصاد كان الملك يحصل من المزارعين نصيبه من الغلال مقابل كل ذلك، بالإضافة إلى نقلها لصالحه(١٠٥).

ولم يكن نقل المحاصيل هو الخدمة الإلزامية الوحيدة الملقاة علي عاتق المزارعين، ولكن كان أيضا مطلوب إمداد الدولة بعدد معين من الدواب ويذكر "روستوفيتزف" "أن كل شخص كان ملزماً بأن يجهز حيوانات الحمل. وأن يقدموا عدداً من الحمير يكون تحت تصرف الدولة، ولقد بلغ عددهم ثلاثة حمير، كانت

تضمهم الدولة إلى القوافل التجارية التابعة لها[١٠٦]. أما الجمال فربما أمدوا الدولة بجمل واحد فقط. أما الذين لا يملكون حيوانات فقد كانوا يدفعون بدلاً منها تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً"[١٠٧].

ويؤكد "لليويلين" (Llewelyn) الشيء نفسه بقوله:

"كان علي ملاك الحمير أن يضعوا عدداً من الحمير تحت تصرف الدولة لاستخدامه في النقل البري، بينما هؤلاء الذين لا يملكون حميراً يجب عليهم أن يدفعوا تعويضاً إلى الدولة بدلاً من تقديم الحمير[١٠٨] وكان ملاك الحمير هم من يختارون إما أن يقدموا الحمير للحكومة تحت تصرفها أو أن يقدموا عوضاً عنها الغلال إلى صومعة الغلال الحكومية" [١٠٩] ولكن يبدو لي أن حق الاختيار هذا والذي كانت تمنحه الحكومة لملاك الحمير، كان فقط في الأوقات التي لم تكن الدولة في حاجة ملحة إلى دواب النقل، بينما في حالة الضرورة كانت الدولة تلغي حق الاختيار هذا. وكان لزاما علي كل من يملك حمير أو غيرها من الدواب المخصصة للنقل أن يمدوا الدولة بالعدد المطلوب من الحمير ونفهم من إحدى الوثائق البردية بأنه إذا لم تكف ماشية الملك لسد حاجة مزارعيه، فإنه كان يتعين الاستيلاء علي الماشية اللازمة من أي شخص مصرياً كان أو إغريقياً يمتلك ماشية[١١٠].

كما أن "روستوفتزف" يذكر أن البطالمة في وقت الحرب أو وقت جمع المحصول من المحتمل الهم كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الدولة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الدواب[١١١] وبالتالي إذا كانت الدولة تستولي بالقوة علي ما يلزمها من الدواب (كما جاء في بردية U.P.Z, 110) أو أنها كانت تستغل حقها في تسخير كل ما يلزمها من الدواب (كما جاء عند روستوفتزف) فإنها من باب أولى كانت تلغي حق الاختيار بين تقديم العدد المطلوب من الحمير أو تقديم التعويض اللازم عن ذلك.

وفي العصر الروماني كانت الحكومة تحصل علي نصيبها من القمح كل عام بأنها كانت تفرض علي مزارعي الأراضي الملكية (أو الأراضي الحكومية) بكافة أنواعها أن ينقلوا الغلال الخاصة بالدولة بواسطة دوابهم الخاصة وفي حالة عدم توافرها لديهم كان يتم نقله بواسطة دواب النقل الحكومية نظير مكس خاص بذلك[١١٢] ولكن يبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يكونوا يتمتعون بحق استخدام دواب النقل الحكومية[١١٣] لذلك ونظراً لأهمية وجود حيوانات الحمل في حياة الفلاحين ولأن امتلاكها كان أمراً ضرورياً فقد سعوا إلى امتلاكها بشتى الطرق، حتى أن صغار الفلاحين كانوا يتدبرون المال من القليل الذي يملكونه، حتى يمكنهم امتلاك حيوان واحد علي الأقل أو اثنين، أما المعدمون من المزارعين الذين كانوا لا يملكون ثمن شرائه، فكانوا يقومون باستئجاره[١١٤].

ولقد شجعت الإدارة الرومانية، ملكية دواب النقل أو الحيوانات المنزلية بشكل عام، حتى أن "والاس" (Wallace) ذكر أن الملكية الخاصة للحيوانات المنزلية بكافة أنواعها تطورت تدريجياً بشكل يكاد يشبه في جانب منه تطور الملكية الخاصة للأراضي[١١٥] وربما لم يدفع الإدارة الرومانية إلى تشجيع الملكية الخاصة للحيوانات إلا حاجتها الشديدة إلى عدد كبير من دواب النقل، لنقل منتجاتها الزراعية وكذلك نقل احتياجات الجيش، وكذلك نقل "الأنونا" (Annona). حيث كان الأسطول الذي تتولى الدولة إعداده سنوياً يغادر الإسكندرية إلى موانئ إيطاليا، ينتظره الرومان، حيث كانت تقوم مصر وحدها أولاً ثم أفريقيا بتغذية الشعب الروماني، ولهذا كان يتم تنظيم الصوامع والنقل والدواب والسفن داخل البلاد، وكان يلتزم بذلك أصحاب الدواب والشاحنون[١١٦] ولأهمية الانونا التي كانت ترسل سنوياً إلى روما كانت الدولة تفرض علي نقابة سائقي الدواب أن تمدهم بثلاث

حمير علي الأقل، ليكونوا تحت تصرف الدولة في المقابل فإنهم تتمتعوا بامتيازات معينة، ولكن طبيعة تلك الامتيازات ليست معروفة[١١٧].

ولقد ذكر "والاس" أن الدولة كانت تفرض علي ملاك الحمير إما أن يقدموا الحمير لكي تظل تحت تصرف الحكومة لمدة خمسة أيام أو انهم (أي ملاك الحمير) عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الحكومية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خمسة أيام[١١٨].

وبالإضافة إلى تقديم الحمير للعمل في خدمة النقل لدي الحكومة كان المزارعون يقدمون الجمال أيضا، فمن بين التقارير الخاصة بالجمال (απογραφης καμηλοι) ما يخبرنا أنه من بين الجمال طلب جمل من قبل الحكومة لاستخدامه في طريق القوافل التجارية من برينيكي. وفي إحدى البرديات ذكر أن جمل طلب لنقل عمود من السماق[١١٩].

وفي إحدى البرديات أيضا يذكر مالك للجمال(مربي للجمال) (καμηλοτροφος) أن واحداً من جماله قد طلب منه للانضمام إلى حملة قام بها الإمبراطور الروماني كراكلا (Caracalla) (٢١١- ٢١٨م) إلى سوريا[١٢٠]. ولدينا العديد من البرديات التي تشير إلى تقديم دواب النقل كخدمة إلزامية مفروضة من قبل الدولة علي الأهالي، ومنها بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٨٧ ق.م) [١٢١] وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي "آداماس" (Αδαμας) وهو سيتولوجوس (σιτολογος) (أمين مخزن غلال) أحد مخازن الغلال (Θησαυρος) إلى أحد أفراد عائلته ويدعي ديونيسيوس (Διονυσιος) وربما كان ديونيسيوس هذا أحد حراس المحاصيل (γενεματοφυλακες) وذلك لما اتضح لنا من خلال بردية "تيبتونيس" سالفة الذكر (P. Tebt , I , 27) الدور الذي اضطلع به حراس المحاصيل في عملية النقل،

وإن كانت بردية (تبتونيس) (P.Tebt.III,704) توضح لنا أن الأوامر الخاصة بجمع الحيوانات اللازمة لنقل الغلال، وخاصة غلال الدولة، كانت توجه إلى "عامل المالية" أو الأويكونوموس ، وتلك الأوامر كانت صادرة من "الديويكيتيس" أي من موظف أعلي رتبة من عامل المالية ولكن في هذه البردية، والتي نحن بصددها، فإن الأوامر صادرة من"السيتولوجوس" وليس من المقبول لا شكلاً ولا موضوعاً أن يصدر السيتولوجوس، وهو الموظف الأدنى مرتبة أوامره إلى عامل المالية وهو الأعلى مرتبة، لذلك فمن المحتمل أن ديونيسيوس هذا كان أحد "حراس المحاصيل" ولقد جاء في البردية:

"من آداماس إلى ديونيسيوس، بعد التحية. لقد أوضح لي بطلميوس، انه ليس هناك تهاون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات)، مشفوعاً بقسم لبسينموس (Ψενεμμουτι) وديونيسيوس واريستاندروس (Αριστανδρος)، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل (πορεια ρ)....لو أن الآلهة مازالت تقدم لهم يد العون، دعهم يقدموهم (يعدوهم) وينقلوا الحبوب في المخزن لأنه سوف يكون من الصعب لهم استرضاء أندادهم، ولكن لو أنهم افترضوا أن بيتوسيريس (Πετοσιρις) وأخيه اللذان يقعا تحت حماية هيبالوس (Ιππαλους)، سوف يقدمون حيوانات، فإنهم قد فكروا بحمق. دعهم يعرفون أيضاً أن بطلميوس بن هرموكراتيس (Ερμοκρατους) ينتظر حتى تقدم (تدفع) أسعار ما لديه من حيوانات. إلى اللقاء"

ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن استخدام دواب نقل مملوكة للأفراد كان فرضاً إجباريا، لا تهاون فيه، ولكن يبدو أيضا أن هناك بعض الأفراد الذين أعفوا من هذه الخدمة وذلك استناداً إلى الفقرة التي جاءت في البردية سابقة الذكر والتي جاء فيها:

"....... ولكن لو الهم افترضوا أن "بيتوسيريس" وأخيه، اللذان يقعان تحت حماية هيبالوس، سوف يقدمون حيوانات، فإنهم قد فكروا بحمق.." [١٢٢].

ولكن ليس واضحاً لنا ما هو الأساس الذي بناءً عليه تم إعفاء هؤلاء من الخدمة الإلزامية، وإن كان يبدو لنا من خلال سياق النص أن هناك نوع من الوساطة والمحسوبية وأنهما كانا يلعبان دوراً كبيراً في إعفاء من يتمتع بهما من هذه الخدمة ولكن هل كانت الدولة تستخدم دواب الأهالي مقابل أجر أم أنها كانت تستخدمها كنوع من أنواع السخرة؟

يذكر "روستوفيتزف" أن الحكومة في الأوقات العادية كانت تتعاقد مع عدد ممن كانوا يحترفون مهنة النقل بالبر (ονηλαται)، إما في أوقات الضرورة أي في زمن الحرب عندما كانت الظروف تستدعي نقل الجنود داخل البلاد أو خلال جولات الملك التفتيشية، وكل عام في وقت الحصاد عندما يتعين نقل الملايين من أرادب الحبوب الغذائية وغيرها من المحاصيل، ولأن وسائل النقل الخاصة بالملك لم تكن تكفي، فإن البطالمة كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الحكومة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الرجال والدواب[١٢٣].

ولدينا أيضا وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٤٣ ق.م) [١٢٤] وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أجاثون (Αγαθων) إلى شخص آخر يدعي "باترون" (Πατρων) ولم يتضح لنا من سطور الوثيقة وظيفة أي من الشخصين، ولكن من المحتمل أن "اجاثون" هو "اويكونوموس "عامل المالية" المدينة والتي حددها لنا ناشر البردية علي أنها مدينة اوكسيرينخوس [١٢٥]. وان أمونيوس (Αμμωνιος) الذي تلقي منه التعليمات الخاصة، بجمع دواب النقل ربما هو وزير المالية "الديويكيتيس" وذلك لما اضطلع به كل منهما من دور هام في عملية النقل وخاصة عامل المالية الذي اضطلع بدور رئيسي في عملية جمع دواب النقل،

كما اتضح لنا من خلال بردية سوف يأتي ذكرها فيما بعد (P.Tebt,704). أما "باترون" والذي لم يتضح لنا أيضاً من خلال سطور البردية وظيفته، فانه من خلال بردية سوف يأتي ذكرها أيضاً بعد قليل (P.Tebt,749) أن له صفة شرطية وإن كانت ليست محددة تماماً.

ولقد حمل هذا الخطاب تعليمات خاصة بجلب بعض الحيوانات لاستخدامها في أغراض النقل الخاص بالدولة، وجاء في البردية:

"من اجاثون إلى باترون بعد التحية، لقد كتب إلينا امونيوس لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من اجل عربات النقل. كما أن الملك قلق حيالهم، لذلك عند استلام هذا الخطاب قم بجولة لجيرانك مع زينودوروس (Ζηνοδωρος[°]) وارسل إلى المدينة كل ما تجده ".

ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة أن الحكومة لم تستخدم فقط حيوانات الأهالي في النقل، ولكن أيضا استخدمتها في جر عربات النقل المملوكة للدولة، أو ربما كانت هذه العربات أيضا خاصة بالأهالي واستخدمتها الدولة بموجب الخدمة الإلزامية المفروضة علي الأهالي من قبل الدولة، كما يتضح لنا أيضاً اهتمام الملك بشكل خاص بموضوع جمع حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، لدرجة جعلته يبدو قلقاً حيالها.

وهناك أيضاً بردية مؤرخة بنفس تاريخ البردية السابقة (٢٤٣ ق.م)[١٢٦] وهي عبارة عن خطاب يبدو انه حلقة من سلسلة خطابات متبادلة بين كل من "أجاثون" و"باترون"الواردان في البردية السابقة، وجاء في هذه البردية:

"من اجاثون إلى باترون بعد التحية، عند استلام خطابي أرسل حارسا (φυλακιτης) إلى إقليم أرسينوي لكي يحصل لنا علي افضل الحمير، افعل ذلك بسرعة وأرسلهم إلينا من المدينة إلى اللقاء.."

لقد ذكرنا في البردية السابقة أن باترون ربما يحمل صفة شرطية وذلك لأن جملة "أرسل حارسا" (αποστειλον φυλακιτην) ربما توحي لنا بذلك، خاصة وأن رجال الشرطة" فيلاكيتاي" (φυλακιται) كانوا يضطلعون بدور هام فيما يتعلق بمستحقات الدولة لدي الأفراد وخاصة تلك الواجب جمعها من المزارعين [١٢٧] وبما أن دواب النقل كانت أحد تلك المستحقات، فلا يستبعد أن يكون "باترون" إما رئيساً للشرطة (αρχιφυλακιτης) أو مراقباً للشرطة(επιστατης των φυλακιτων).

ولدينا أيضا بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله "وزير المالية" إلى شخص يدعي "أرتيمون" من المرجح انه اويكونوموس في أرسينوي في تلك الفترة جاء فيها:

"...............إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة، يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية"[١٢٨]

كما تحدثنا إحدى الوثائق [١٢٩] عن مناقشة بين الإبيميليتيس (επιμελητης) "المشرف المالي" وبين سائقي الحمير بقرية بوباستيس (Βουβαστους[*]) عن عدد الحمير المطلوبة لنقل المحاصيل إلى الجرن الملكي.

ولقد انتهج الرومان نهج البطالمة في فرض واجب تقديم دواب النقل كخدمة إلزامية مفروضة علي الأهالي، بل أن الرومان كانوا اثقل يداً واتبعوا نظاماً اشد وطأة من البطالمة في جمع دواب النقل اللازمة لهم.

ولدينا بردية تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) أي في عهد الإمبراطور الروماني سيبتميوس سيفيروس (Septimius Severus) (١٩٣–٢١١م) ولقد جاء في هذه البردية [١٣٠].

"من آيميليوس ساتورنيلوس (Aemilius Saturnilus) إلى استراتيجوى الأقاليم السبع وارسينوي، ما عدا الواحة(Oasis) بعد التحية. ألاحظ أن شحنة الغلال قد أهملت كثيراً من قبلكم، لأن كل منكم قد تلقي أوامرنا بأخذ قمح من المخازن (θησαυροι) فتجاهلتم أوامرنا، وليس هناك عذراً اكثر من أن هناك ندرة في الغلال التي كلفتم بنقلها، في رأيي، ثم كثيراً ما أعطى تعليماتي بإحضاركم للعدد المطلوب (من دواب النقل) ولكنكم لم تعيروا تعليماتي أي اهتمام، بل قدمتم تبريرات أخرى، واشتركتم مع سائقي البغال فيما ارتكبوه من خطأ ولقد حملتهم علي إحضار العدد المطلوب ولكنكم لم تجبروهم علي تقديم العدد المطلوب منهم من الثلاث بغال، ومن ثم فإنهم تسلموا الأجرة المنتظمة للنقل ولكن خزانة الدولة لم تأخذ الخدمة المطلوبة (الكافية) وبهذا فإن شئون الدولة قد لا تستمر بسهولة، فيما بعد لو أن هناك عدداً لا تملكوه من النسبة المطلوبة، وكذلك هؤلاء الذين نفذوا التعليمات وأنا آمركم بأن تجبر كل سائقي البغال بأن يقدموا البغال الثلاثة وان تسم كل بغل (الوسم- إحداث علامة تدل علي مالكها) هكذا فإن السائقين سوف يجبرون علي تقديم الثلاث بغال، وأنت تستطيع أن تضبط السائقين في سرقاتهم، أنا آمرك، وداعاً".

ونستخلص من هذه البردية الآتي:

١- أن الدولة كانت تجبر الأهالي علي تقديم ثلاث بغال للعمل في خدمتها، .

٢- يبدو أن تقديم البغال الثلاثة كان قانوناً مفروضاً علي كافة الأقاليم بلا استثناء .

٣- أن البغال الثلاثة كانت تبقي في خدمة الدولة بصفة دائمة وليس في وقت الضرورة فقط.

٤- يبدو أن قانون تقديم البغال الثلاثة قد تم التهرب منه بشكل واضح، وذلك مع تستر الإستراتيجوى علي الهاربين، ويحتمل أن الإستراتيجوى قد فرضوا علي الأهالي تقديم مقابل مادي نظير التغاضي عن تقديم هذا الواجب، إذ لا يعقل أن يتستر الاستراتيجوي (الأجانب) عن هذا بلا مقابل.

٥- أن عبء هذه الخدمة الإلزامية كان جائراً بشكل واضح خلال تلك الفترة، مما اضطر السائقين أو ملاك الجمال حيالها إلى التهرب منها.

٦- أن الدولة كانت تضع علامة علي جسد هذه الدواب تمييزاً لها عن الدواب الأخرى.

ويشير "نافتالي لويس" (Naftaly Lewis) إلى أن دواب النقل الخاصة بالضياع الإمبراطورية قد تم حمايتها ضد انتهاكها وتسخيرها أو طلبها للخدمة عن طريق بطاقات تميزها كانت تربط حول رقبة كل منها [١٣١] وبذلك يتضح لنا أن هناك نوعين من العلامات التي توضع لدواب النقل:

الأولى: ألوسم، أو العلامة التي يتم إحداثها علي جسد الحيوان تدليلاً علي أن هذا الحيوان في خدمة الدولة، وهو من الحيوانات التي يتم اغتصابها من الأهالي للعمل في السخرة لدي الدولة.

الثانية: البطاقات، وهي التي توضع حول رقبة الدواب التي تتبع الضياع الإمبراطورية وذلك تجنباً لأخذها عن طريق الخطأ من قبل المكلفين بجمع حيوانات النقل الخاصة بالعمل في السخرة.

وهناك بردية أخرى تعود إلى عام ١٩٩م تشير إلى تعليمات (الإبستراتيجوس)[*] (επιστρατηγος) (حاكم الإقليم) إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقررة من الدواب والأراضي المرتبطة بالأنونا العسكرية المخصصة لزيارة الإمبراطور سيبتميوس سيفيروس [١٣٢].

كما أن هناك بردية أخرى كتب فيها الحاكم الإقليمي بالفيوم إلى الكاتب الملكي والقائم بأعمال الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بأنه عليه أن يرسل البغال والحمير من أوكسيرينخوس إلى الحاكم العام في الفيوم وذلك حتى يتم نقل القمح من الموانيء، وأن الأخير لن يخلي سبيل من لديه من رجال ودواب النقل حتى تصله دفعة جديدة وقد شدد الوالي علي هذا الأمر وأرسل تعليماته إلى الحاكم الإقليمي بهذا الصدد [١٣٣].

وبذلك يتضح لنا مدي اهتمام الإدارة الرومانية بجمع أو توفير دواب النقل بشكل خاص ونقل الغلال بشكل عام، وذلك لأن مصر كما هو معروف كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

ولم يكن عبء الخدمة الإلزامية يقع فقط علي دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة، وبخاصة نقل غلال الدولة، ولكن كان هذا العبء يقع أيضاً علي سائقي تلك الدواب، وربما تدل كلمة سائقي الحمير العامة (δημοσιοι κτηνοτροφοι) أو سائقي الجمال العامة(أو مربي المواشي العمومية) (δημοσιοι καμηλοτροφοι) الموجودة في بعض الوثائق البردية[١٣٤]علي أن الدول كانت تستخدم سائقين للعمل علي الدواب الخاصة بها.

ولقد فرضت الدولة هذه الخدمة علي الأهالي كخدمة إلزامية لابد لها أن تؤدي إلى الدولة. ولدينا وثيقة بردية تعود إلى العام (٣٠٩م) تشير إلى أن عبء تقديم سائقي الجمال إلى الدولة كان مفروضاً علي القرى، وأن هذه الخدمة كانت تقدم بالتناوب (κατασποιχον) بين القرى، وجاء في هذه البردية :

"إلى أوريليوس ديديموس (Αυρηλιος Διδυμος) بن ديديموس، بريبوسيتوس (Πραιποσιτως) الباجوس[*] الثامنة (η παγος) من أوريليوس ديديموس" نوميكاريوس" (νομικαριος[*]) الإقليم، بعد التحية. نظراً للحاجة إلى

سائقي جمال، من أجل جمال قد أرسلت إلى القصر الإمبراطوري في مدينة ممفيس (Μεμφιτων) أكتب إليك للضرورة، صديقي الأعز، لكي تجعل سكان قرية تيوس (Τηεως) يوفروا سائق جمل بالتناوب.." (١٣٥)

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن هناك عبئاً مفروض علي الأهالي فيما يتعلق بتقديم سائقي الجمال للعمل في خدمة التاج، وأن هذه الخدمة كانت مفروضة علي الأهالي "بالتناوب" (κατασтοιχον) أي أنها كانت مفروضة ربما علي كل سكان قرية تييوس الواردة في البردية، الفرد تلو الآخر.

وربما كانت هذه الخدمة الإلزامية تؤديها بعض القرى بتقديمها للجمال فقط للعمل في خدمة التاج، بينما تقدم قري أخرى سائقيها، وأخرى تقدم الجمال وسائقيها معاً، وربما كان ذلك داخل القرية الواحدة. ولقد مر بنا أن مالكاً للجمال قد قدم أحد جماله للعمل في خدمة التاج(١٣٦) إذاً فإن الخدمة الإلزامية المتعلقة بدواب النقل كانت تشمل تقديم الدواب وسائقيها ويبدو أن هذه الخدمة كانت كالتالي:-

إن الذين كانوا يملكون دواباً ولكنهم لم يكونوا يعملون عليها بأنفسهم كانوا يقدمون الدواب فقط، أما الذين كانوا يملكون دواباً يعملون عليها بأنفسهم، وهم في الغالب محترفي مهنة النقل (ονηλαται) فأنهم كانوا يقدمون الدواب وسائقيها، أما الذين لا يملكون دواباً فإنهم كانوا يقدمون عوضاً عن ذلك، أما كمية من الغلال إلى المخزن الملكي، أو مبلغاً من المال، نظير عدم تقديمهم للدواب للعمل في خدمة التاج، وذلك طبقاً لما ذكره كل من (ليويلين)(١٣٧) و "روستوفيتزف"(١٣٨) وكذلك "والاس"(١٣٩) بأن الذين لا يملكون دواباً كانوا يقدمون تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً.

كما أن هناك بردية تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي (٢٠٧م) (١٤٠) تتحدث عن ترشيح الخدمة الإلزامية في "اوكسيرينخوس" ولقد جاء فيها:

"......لقد رشحت عن طريق الخطأ من قبل هيراكلامون (Ηρακλαμμωνος) كاتب الحي (αμφοδαγραμματευς) الحالي للقبيلة الأولى لوظيفة سائق حمار عام في المدينة المذكورة آنفا، الخدمة الأكثر إرهاقاً تحت أسم آخر، هو سبيخيس بن هرميوسيس (Σβιχις Αμιυσιος) وتاسيوتس (Τασευτος) وسجل لي من قبله ملكية تقدر بـــ (١٢٠٠) دراخمة، والتي لا امتلكها. من أجل ذلك، سيدي، لقد أكرهت علي تولي وظيفة سائق الحمار هذه، علي الرغم من إنني لا أملك الموارد بالمرة، وأنني لا اتبع بأي حال من الأحوال كاتب الحي الحالي، علي العكس، فإن حينا. في الوقت الحالي، يخضع للخدمة طبقاً للقرعة المسحوبة (γενομενω) للأحياء عن طريق سعادة الإبستراتيجوس جمينيوس موديستوس (Γαμεινιον Μοδεστους) ولقد رشحت بشكل غير قانوني ومتهور من قبل هيراكلامون، أتوسل إليك، لو أنه يبدو جيداً لحظك أن تنصفني منه، لما يتعلق ذلك بقدرتك علي العقاب لكل من يجرؤ علي أعمال غير قانونية وجائرة، وبذلك ربما أحصل علي حقوقي، وبالتالي أكون قادراً في العام الذي ترفع فيه من علي، أن أؤدي الخدمة التي يعهد إلى، ودائماً......"

هذه البردية هي عبارة عن شكوى أو التماس مقدم من شخص كان قد رشح من قبل للخدمة الإلزامية كحارس ولقد أدى هذه الخدمة، ولكنه رشح مرة أخرى للقيام بواجب الخدمة الإلزامية ولكن هذه المرة كسائق حمار عام. والالتماس مقدم إلى والي مصر في تلك الفترة وهو سوباتيانوس أكيلا (Ακυλα Σουβατιανου) ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة الآتي :–

١– أن الدولة كانت تفرض علي الأهالي العمل علي الدواب المملوكة لها كواجب خدمة إلزامية لابد من القيام به.

٢- أن كاتب الحي (αμφοδογραμματευς) كان يقوم بإعداد قوائم بالأشخاص الذين يصلحون لتأدية هذه الخدمة.

٣- يبدو أن الترشيح للخدمة كان يتم طبقاً لما يملكه الشخص الذي سوف يتم ترشيحه، فطبقاً لمقدار أو نوع ما يملك يحدد نوع الخدمة التي يرشح لها، وذلك لأن صاحب الالتماس يشتكي من أن ترشيحه لهذه الخدمة تم طبقاً لامتلاكه ما يقدر بـ ١٢٠٠ دراخمة، في حين أنه لا يملك ما يوازي هذا المقدار.

٤- أن كل كاتب حي كان يعد قائمة بالمرشحين للخدمة الإلزامية داخل حيه هو فقط ، ولا يجوز له أن يرشح أشخاصاً من خارج هذا الحي.

٥- أن هناك قرعة كان يتم إجراؤها لتحديد الحي الذي يقع عليه عبء الخدمة الإلزامية، وأن الإبستراتيجوس كان هو من يقوم بإجراء هذه القرعة.

٦- أن هناك قوانين وضوابط تنظم عملية الترشيح للخدمة الإلزامية.

٧- يبدو أن هذه الخدمة كان يتم أداؤها دون مقابل، ويبدو ذلك جلياً من خلال وصف صاحب الشكوى، بأنها الخدمة الأكثر إرهاقاً. (πανυ βαρυτατην χρειαν)

بالإضافة إلى هذه البردية، التي تؤكد بما لا يدع مجال للشك أن الدولة كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لتوفير احتياجاتها من سائقي الحمير للعمل علي الحمير المملوكة لها، يؤكد "والاس" المعني ذاته بقوله "أن الدولة في العصرين اليوناني والروماني كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لقيادة الحمير (ονηλασια) وخاصة الحمير العامة (δημοσιοι ονοι) التي تستخدم في نقل غلال الحكومة أو أي خدمات أخرى تؤدي إلى الحكومة"[١٤١].

كما يشير "روستوفيتزف" أن ملاك دواب الحمل لم يكونوا أحراراً في تخصيص كل نشاطهم لتلبية احتياجات السكان بل كان عليه تلبية احتياجات الدولة والإمبراطور أولاً[١٤٢].

أنـــــــواع النقل:

أولاً: نقل غلال الدولة:

في العصر البطلمي كانت الإدارة في الإسكندرية تعلق أهمية كبيرة علي عملية نقل الغلال وتهتم بأن تتم عمليات النقل في مواعيدها المحددة وذلك لاعتماد الإسكندرية علي باقي الأقاليم في الحبوب سواء للاستهلاك المحلي للمدينة، أو للوفاء بتعاقدات الملك في الخارج، فقد كان الملك البطلمي من اكبر تجار الغلال في العالم الهيللينستي[١٤٣].

وإذا كان البطالمة قد اهتموا بعملية نقل الغلال، فإن الرومان كانوا أكثر اهتماماً منهم بعملية نقل الغلال، وذلك لأن الشعب الروماني بأكمله كان يعتمد في غذائه علي الغلال المصرية وخاصة القمح، ولا أدل علي ذلك من أن روما لم تعد تعتمد علي ما تنتجه من قمح بل أنها، اعتمدت وبشكل كبير علي القمح المصري، ولهذا كتب "تاكيتوس" (Tacitus) المؤرخ الروماني "أن روما (إيطاليا) لم يصبها الجدب ، ولكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن"[١٤٤].

وكان النقل البري للغلال يمر بالعديد من المراحل بداية من نقله من الحقل عقب الحصاد مباشرة حتى ينقل إلى اقرب الموانئ النهرية تمهيداً لنقله عبر النيل إلى الإسكندرية وتنقسم هذه المراحل إلى:

١– المرحلة الأولى: النقل من الحقل إلى الجرن الملكي.

٢- المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى المخزن الملكي المحلي في كل قرية.

٣- المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل إلى المخزن المركزي في كل إقليم.

٤- المرحلة الرابعة: نقل المحاصيل إلى أماكن الشحن في القوارب ذات الحمولات الصغيرة لتوصيلها إلى اقرب ميناء علي النيل(١٤٥).

(أ) المرحلة الأولى:

وتتعلق هذه المرحلة بنقل الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي (Βασιλικην αλω) وفي هذه المرحلة كان المزارعون هم الذين يقومون بنقل الغلال علي دوابهم الخاصة، أو علي الدواب المملوكة للدولة، مقابل خصم أجرة هذه الدواب من المحصول، ويتضح لنا ذلك من خلال إحدى برديات "تبتونيس" والتي سبق ذكرها(١٤٦) والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني (١٣٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية (*) إلى الإستراتيجوس ولقد جاء في هذا الخطاب:-

"إلى فانياس"، أحد أفراد الحاشية (των πρωτων φιλων) والإستراتيجوس والمشرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي ووصلناه إلى المخزن الملكي..."

ويبدو من خلال هذه البردية أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملزمين بزراعة وبذر الأراضي ونقل غلالها إلى الجرن الملكي فضلاً عن نقلها إلى المخزن الملكي سواء الموجود في القرية أو الإقليم. ولم يكن مزارعي الأراضي الملكية وحدهم

هم الملزمين بذلك ولكن أيضا مزارعي الأراضي الخاصة[١٤٧] حيث كانوا ملزمين بنقل الغلال أيضاً.

(ب) المرحلة الثانية:

كانت الغلال بعد أن تصل إلى الجرن الملكي تفحص وتقسم بين التاج والفلاح بحيث يحصل الملك علي مستحقاته من هذا المحصول، وكان الباقي بعد ذلك يطلق سراحه، ويحمل إلى بيت الفلاح[١٤٨] ذلك ما يخص الفلاح من المحصول، أما نصيب الملك فقد كان ينقل تحت الحراسة إلى المخازن الملكية المحلية المتعددة الموجودة في القرى المختلفة[١٤٩].

ولقد جاء في البردية السابقة (P. Tebt., ٧٨٦) أن مزارعي الأراضي الملكية قد نقلوا محصول الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي ثم نقلوه بعد ذلك إلى المخزن الملكي، إذا فإن نقل الغلال في هذه المرحلة أيضا كان يتم عن طريق المزارعين وعلي نفقتهم الخاصة.

وهناك بردية تعود إلى نهاية القرن الثاني ق.م تتحدث عن نقل غلال إلى إحدى صوامع الغلال المحلية، ولقد جاء فيها[١٥٠]:–

"في كيركيوسيريس (κερκεοσιρης) والتي ليس بها موقع حراسة (την μη φρουρουμενης) ولا تقع علي النهر العظيم[*] (μεγαλουποταμου) ولا علي أي نهر آخر صالح للملاحة، وتبعد مسافة مائة وستون ستاداً (Σταδια) عن بطلمية يورجيتس (Πτολεμαιδα Ευεργετου[*]) عاصمة الإقليم، ومائة وتسع وخمسون (١٥٩) ستاداً من بحيرة موريس (Μοιριν[*]) حيث توجد هناك نقطة حراسة بالقرب منها، إن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية بالقرية....."

بالإضافة إلى صومعة الغلال الموجودة في قرية كيركيوسيريس والتي تبين من إحدى الوثائق البردية أنها تقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي "الفيوم" (١٥١).

"κερκεοσιρεως της πολεμωνος μεριδος του Αρσινοιτου" .

وهناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني قبل الميلاد (١٧١ ق.م) (١٥٢) ورد بها أسماء العديد من القرى التي بها صوامع للغلال منها:-

- صومعة غلال نيلوبوليس (θησαυρου Νειλουπολει)(١٥٣)
- صومعة غلال بوباسطيس (θησαυρου Βουβαστου)(١٥٤)
- صومعة غلال سوكنوبايونيسوس (θησαυρου Σοκνοπαιον Νησου)(١٥٥)
- صومعة غلال قريتي افروديت / برينيكي .

(Αφροδιτης Βερενικης πολει θησαυρον)(١٥٦)

وجميع هذه القرى تقع في قسم هيراكليديس (Ηροκλειτου)بإقليم أرسينوي(١٥٧)

كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني(١٥٨)ورد بها أسماء ثلاث قرى يوجد بها صوامع للغلال، وهي قرى برينيكى وأبيون وتبتونس وجميعهم يقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي(١٥٩).بالإضافة إلى بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م(١٦٠) جاء منها ذكر اسم صوامع غلال برينيكي وتبتونيس بالإضافة إلى قرية أخرى هي قرية ثمونيتيس (Θμωνειτης) (١٦١) وجميعهم بقسم بوليمون بإقليم أرسينوي.

(ج) المرحلة الثالثة:

بعد أن يتم تسليم دخل الدولة من الحبوب إلى السيتولوجوي (σιτολογοι) (أمناء المخازن) في صوامع الغلال الحكومية في القرى، وبعد أن يتم تجميع الدخول السنوية في صوامع الغلال المحلية، تنقل إلى صوامع الغلال المركزية في الأقاليم تمهيداً لنقلها إلى الموانئ النهرية[١٦٢].

ولقد كانت محتويات ودخول مخازن الغلال سواء المحلية أو المركزية– والتي كانت منتشرة في جميع أرجاء البلاد– مراقبة بعناية ومسجلة ومنقولة إلى السلطات العليا في أوقات قصيرة عن طريق موظفي السلطة[١٦٣] فلقد كان الشكل الأساسي للحكم في مصر وخاصة في العصر الروماني بأن يقدم السيتولوجوي تقريراً يحوي ذلك إلى رؤسائهم المباشرين عن حجم دخولهم كل عقد (أي كل عشر سنوات) أو كل أسبوع، أو كل شهر، أو كل أربعة أشهر، أو كل عام، فكانت تلك الحسابات إما شاملة (επι κεφαλαιου) أو شهرية (μηνιαιος) أو جملة (εν κεφαλαιω)[١٦٤].

ويبدو أن الغرض من هذا الإجراء هو إبقاء الحكومة المركزية علي دراية جيدة وبشكل مستمر بدخول الصوامع فضلاً عن أن حالة الميزانية لابد أن يتم تنظيمها طبقاً لعائدات دخول الصوامع عيناً، كما أن الوالي يجب أن يكون علي علم بأدق التفاصيل بالنسبة لكميات الحبوب[١٦٥].

ومن أهم الأسباب التي دعت إلى نقل الغلال من الصوامع المحلية إلى الصوامع المركزية هو أن بعض الصوامع المحلية كانت موجودة في قرى تقع بعيداً عن النيل مثل القرى التي تقع في الفيوم[١٦٦].

(د) المرحلة الرابعة:

عندما يقوم الفلاح بتسليم ضرائب القمح للصومعة العام لم يكن معني ذلك انتهاء التزاماته، فقد كان عليه بعد ذلك أن يساعد في نقل القمح من الصومعة إلى اقرب ميناء نهري لكي تحملها المراكب إلى الإسكندرية(١٦٧).

وفي العصر البطلمي كان نقل الغلال إلى الإسكندرية بهدف الاستهلاك المحلي للمدينة فضلاً عن الوفاء بتعاقدات الملك البطلمي في الخارج، فقد كان الملك من أكبر تجار الغلال في العصر الهيللينستي(١٦٨).

أما في العصر الروماني فقد كان نقل الغلال إلى الإسكندرية ما هو إلا مرحلة انتقالية تمهيداً لنقلها إلى روما، فلقد ذكرنا من قبل أن روما كانت تعتمد بشكل أساسي علي القمح المصري لإطعام الشعب الروماني(*)(١٦٩).

ولدينا العديد من الوثائق التي تتحدث عن نقل الغلال إلى الموانئ النهرية، سواء وثائق العصر البطلمي أو وثائق العصر الروماني، ومنها بردية(١٧٠) تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن تعليمات موجهة من وزير المالية إلى الاويكونوموس بشأن نقل الغلال حيث جاء فيها ما يلي: –

"عليك أن تراعي بأن الغلال في المديرية ماعدا تلك التي تستهدف في المديرية من اجل البذور وأيضا تلك التي لا يمكن نقلها عبر النهر. ويجب أن يتم شحنها وسوف يكون من السهل شحن الغلال علي السفن التي تأتي أولاً وعليك أن تكرس نفسك لهذا الأمر بشكل عاجل وينبغي أن تهتم بأن تري أن كمية الغلال المقررة للإسكندرية، والتي سبق أن كتبت لك بها قائمة، قد تم شحنها إلى الإسكندرية بالتفصيل..."

وهناك أيضا بردية وقد سبق ذكرها تعود إلى نهاية القرن الثالث (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله وزير المالية إلى شخص يدعي

أرتيمون من المرجح انه اويكونوموس في إقليم أرسينوي في تلك الفترة. ولقد جاء في إحدى فقراتها:

".... وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن....."[١٧١].

وهناك أيضا بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م [١٧٢] تحدثنا عن نقل غلال من أراضي المزارعين ومن صوامع الغلال بقري من قسم "بوليمون" بإقليم أرسينوي إلى الميناء الرئيسي عن طريق الحمير، حيث كان سائقو الحمير ينقلون المحاصيل من أراضي المزارعين ومن المخازن الملكية من القرى في قسم بوليمون ونذكر علي وجه التحديد قرية تبتونيس علي أساس وجود مخزن للحبوب بها وإزاء مرور إحدى الترع الرئيسية بهذه القرية من المحتمل انه كان بها أحد المخازن الملكية الرئيسية لتحميل الزوارق بالغلال لتسير في هذه الترع (قناة صحراء بوليمون) حتى الميناء الرئيسي علي النيل حيث كان يتم شحن السفن الكبيرة إلى الإسكندرية[١٧٣].

وهناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م [١٧٤] تحدثنا عن نقل كميات من الغلال من صوامع غلال قري يقع اغلبها،إن لم يكن جميعها في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي إلى ميناء بطوليمايوس هورموس (Πτολεμαιδος ορμου) تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية.

لقد أوردنا فيما سبق الوثائق الخاصة بالعصر البطلمي، فماذا عن وثائق العصر الروماني؟

من أهم الوثائق التي ترجع إلى العصر الروماني والتي تتعلق بمسألة نقل الغلال وخاصة خلال الدولة، هي وثائق كولومبيا[١٧٥] (Columbia) وهي وثائق علي جانب كبير من الأهمية، وذلك لأنها تعطينا صورة واضحة، إلى حد ما، عن عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل غلال الدولة من قري مختلفة إلى الموانئ النهرية، تمهيداً

لنقلها إلى الإسكندرية، فضلاً عن أنها تعطينا قوائم بأسماء عدد من سائقي الدواب، سواء سائقو الحمير العامة (δημοσιοι ονοι) أو (δημοσιοι κτηνοτροφοι) أو الحمير الخاصة (ιδιωτικοι ονοι) أو الجمال العامة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) أو الجمال الخاصة (ιδιωτικοι καμηλοτροφοι) أو غيرها من دواب النقل.

وترجع وثائق كولومبيا هذه إلى السنوات الأخيرة من حكم الإمبراطور هادريان (Hadrianus) (١١٧- ١٣٨م) والجزء الأول من حكم انطونينوس بيوس (Antoninus Pius) (١٣٨ – ١٦١م)، ذلك لأنه حينما أعدت القوائم الخاصة بعمليات النقل والتي شملتها هذه الوثائق فإن القسمين بوليمون (Πολεμων) وثيميستيس (Θεμιστου) كانتا تحت إدارة بوحدة (طبقاً لما جاء لدي – .Victor Martin, Archiv ,VI 144) حيث وضع نظام الإدارة الموحدة هذا في حيز التنفيذ بين ٦/ ١٣٧م و ٣٩/١٤٠م [١٧٦] وإحدى وثائق كولومبيا، عبارة عن قائمة تعطي بشكل مفصل، سائقي الحمير بالاسم، وعدد الحمير مزودة باسم سائقيها، الاسم الذي كان يدعي به حين تم نقل غلال الدولة حوالي اليوم العاشر والحادي عشر من الشهر الذي لم يذكر اسمه[١٧٧].

وهذه قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له، والخاصة باليوم العاشر، والذي شمله كل من العمودين الأول الثاني (cols., 1,2):

أولاً: العمود الأول (col., 1)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
٢	....	....	....	....
٩	ثيادلفيا	Θεαδελφεια	ثيميستيس	Θεημιστου
١٢	أندروماخيس	Ανδρομαχιδος	-	-
١٥	ثيوكسينيس	Θεοξενιδος	-	-
٢٥	إيبون من أرجوس	Ιβιωνος Αργαιου	بوليمون	Πολεμωνος

ثانيا: العمود الثاني (col., 2)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابع له	اسم القسم باليونانية
١	هيراك.....(١)	Ηρακ.....	بوليمون	Πολεμωνος
٨	فينتيميوس	Φεντυμεως	ثيميستيس	Θεημιστου
١٣	ديكايو	Δικαιου	بوليمون	Πολεμωνος
١٨	أبوللونياس	Απολλωνιαδος	ثيميستيس	Θεημιστου
٢٢	هيرا	Ιερας	من المحتمل أنها بوليمون؟	Πολεμωνος?
٢٥	تالي	Ταλει	بوليمون	Πολεμωνος
٢٨	أرسينوي	Αρσινοης	ثيميستيس	Θεημιστου

قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له والخاصة باليوم الحادي عشر، والذي شمله كل من العمودين الثالث والرابع (cols., 3,4).

أولاً: العمود الثالث (col., 3).

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
٣	أرخيليس	Αρχελαιδος	ثيميستيس	Θεημιστου
٦	بوليديوكيا	Πολυδευκιας	–	–
٩	هيراكليا	Ηρακλειας	–	–
١٥	سنتريمباي	Σεντρεμπαει	–	–
١٩	نارموثيس	Ναρμουθεως	بوليمون	Πολεμωνος
٢٣	بوسيريس	Βουσιρεως	–	–

ثانياً العمود الرابع (col., 4)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
١	أوتوديك	Αυτοδικης	ثيميستيس	Θεημιστου

قائمة بأسماء سائقي الحمير العامة والخاصة وعدد الحمير الواردة بالبردية

أولاً العمود رقم (١) (col,1) ا– القرية المفقودة

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير	عامة δημοσιοι	خاصة ιδιωτικοι

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامة	خاصة
٣	سرابيون أم (؟)..	Σαραπιων Αμμ...	٤	√	×
٥	هيراكليس فيلوكس	Ηρακλης Φιλοξα	٢	×	√
٦	....هوررونوس	....Ηρωνος	٢	×	√
٧	ديداس (ـــ) (؟)	Διδας	١	×	√

ونلاحظ من خلال هذا الجدول أن عدد الحمير التي استخدمت في نقل الغلال من القرية التي فقد اسمها هو تسعة من الحمير أربعة من الحمير عامة وخمسة من الحمير الخاصة، وان مجموع ما تم نقله عن طريق تلك الحمير سواء العامة منها أو الخاصة هو سبع وعشرون أردباً من القمح (πυρου)(١٧٨).

(٢) قرية ثيادلفيا (Θεαδελφειας)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامة δημοσιοι	خاصة ιδιωτικοι
١٠	هيرماس بن هيرماس	Ερμας	٣	√	×

نلاحظ أن هذا السائق استخدم في عملية نقل الغلال ثلاثة حمير مملوكة للدولة، أي أنه من المحتمل أن قرية ثيادلفيا كانت قد أمدت الدولة بالسائقين فقط للعمل في خدمة التاج والخاص بعملية النقل، ولقد نقل هيرماس علي هذه الحمير الثلاثة المملوكة للدولة تسعة أرادب من القمح وذلك طبقاً لما جاء في البردية:-

" γινονται κωμης δημοσιοι ονοι γ πυρου αρταβαι θ "(١٧٩)

وإذا ما طابقنا عدد الحمير الذي بلغ ثلاثة حمير مع عدد الأرادب، نجد أن حمولة كل حمار منهم بلغت ثلاثة أرادب، وهذا ما يتطابق مع ما جاء في بردية "تبتونيس" سابقة الذكر(١٨٠) والتي يتضح لنا من خلالها أن حمولة الحمار بلغت ثلاثة أرادب وذلك لأنه

جاء بها أن عدد (٤٢) حماراً قد نقلوا ما يقرب من (١٢٦) أردباً من الغلال، كما توضح الفقرة التالية ذلك:

"των εκ βερενικιδος ονοι μβ αρταβαι ρκς "

(٣) قرية ثيوكسينيس (Θεοξενιδος)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامة δημοσιοι	خاصة ιδιωτικοι
١٦	هيراكليس هوررونوس	Ηρακλης Ηρωνος	١	√	×
١٧	مارون ميلانا	Μαρων Μελ ανα	١	√	×
١٨	هورروداس حورس	Ηρωνδας Ω ρου	١	√	×
٢٠	ديوسقوررس هوررونوس	Διοσκορος Ηρωνος	٤	×	√
٢١	بروتاس لوغيناس	Πρωτας Λογγινου	٢	×	√
٢٢	هوررون (–)	Ηρων (–)	٢	×	√
٢٣	سامباس ايكوسيوس	Σαμβας Εκυσεως	٣	×	√

يتبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية ثيوكسينيس التابعة لقسم ثيميستيس بإقليم أرسينوي أنها كانت قد أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة والتي بلغ عددها مجتمعين أربعة عشر حماراً.

ولقد نقلت تلك الحمير الأربعة عشر اثنين وأربعين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب لكل حمار وذلك ما نتبينه من إحدى فقرات البردية[١٨١].

(٤) قرية إيبون (Ιβιωνος)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامة δημοσιοι	خاصة ιδιωτικοι
٢٦	بابيوتوس أبو خيوس	Παπιωτος Απυγχεως	١١	√	×

تبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية إيبون أرجايو التابعة لقسم بوليمون بإقليم ارسينوي قد أمدت الدولة بالحمير العامة فقط لم تمدها بالحمير الخاصة:-

ثانياً: العمود رقم (٢) (col.,٢)

(١) قرية فينتيميس (Φεντυμεως)

رقم السطر	اسم سائق الحمار	اسم السائق باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامة δημοσιοι	خاصة ιδιωτικοι
٩	هرون بن هرونوس	Ηρων Ηρωνος	٣	×	√
١٠	بروتيون ..هـــ	Πρωτιων Η....τ	٢	×	√
١١	ايزيدوروس بن خيريمونوس	Ισιδωρος Χαιρηωνος	٢	×	√

يتضح لنا من خلال هذا الجدول أن قرية فينتيميس التابعة لقسم ثيميستس بإقليم أرسينوي أنها قد أمدت الدولة بالحمير الخاصة فقط، والتي بلغ عدد سبعة حمير، وتلك الحمير السبعة قد نقلت واحدا وعشرين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب أيضا لكل حمار (γινονται κωμης ονοι ξ πυρου αρτκα)[١٨٢]

لقد قدم لنا كل من "ويسترمان " (Westermann) "وكيــز" (Keyes) تحلــيلاً للبرديــة الســابقة (P. Columbia I Recto5) ســوف نجملــه في النقــاط التالية[١٨٣]:

(أ) أن البردية تقدم لنا:

(١) أسماء سائقي الحمير.

(٢) عدد الحمير المستخدمة.

(٣) الحمولة الثابتة لشحنة ثلاثة أرادب لكل حمار.

(٤) إعطاء ملخص في نهاية كل يوم للمجموع الكلي للحمــير والمجمــوع الكلي لكمية الغلال المسلمة في ذلك اليوم.

(ب) أن هناك قرى أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة مثل قرية ثيوكسينيس أو أخري أمدت الدولة بالحمير العامة فقط مثل قرية إيبون، أو حمير خاصة فقط كما في قرية فينتيميس.

(ج) أن الحمير العامة المستخدمة في كل من اليومين العاشر والحادي عشر بلغ سبعة وثمانين حماراً، أما عدد الحمير الخاصة في نفس اليومين بلغ واحد وستون حماراً، وبلغ عدد سائقي الحمير العامة ٢٨ سائقا. وفي المقابل فإن عدد سائقي الحمير الخاصة بلغ ٢٣ سائقا.

(د) أن امتياز النقل كان يوزع بشكل عادل ومتساوي بين أعضاء نقابة حيوانات النقل العامة وحيوانات النقل الخاصة.

(هـ) أن قرية أوتوديك التابعة لقسم ثيميستيس قد أمدت الدولة بـــ(٢٩) حمـــاراً، وهو عدد ضخم جداً بالمقارنة بعدد الحمير الذي أمدت به القـــرى الأخـــرى، صحيح أن هناك صومعة غلال عامة في قرية أوتوديك، ولكن ذلك في الواقع لا

يخدم ولا يفسر عدد الحمير الضخم الذي أتى من تلك القرية وذلك لأن كل من قريتي هيراكليا وثيادلفيا أيضا بهما صوامع غلال، ومع ذلك فإنهما أمدوا الدولة فقط بخمسة وثلاثة حمير علي التوالي.

ومن برديات كولومبيا(4 recto) أيضا هناك بعض البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثاني (١٥٥م) وهي عبارة عن إيصالات تقدم لنا بعض المعلومات عن سلسلة الأنشطة المرتبطة بنقل غلال الدولة خلال موسم الحصاد، والذي وجد في مصر خلال شهري برمودة وبشنس والتي تتطابق تقريبا مع اشهر إبريل ومايو، حيث كان يقوم جامعو دخول الحبوب وهم "الباراكتورروس سيتيكون" (παρακτορος σιτικον) بجمع الحبوب ثم يسلمونها إلى السيتولوجوي في صوامع غلال الدول في القرى، وذلك بعد أن يتم نقلها من الحقل إلى الجرن الملكي، ثم تنقل من صوامع الغلال المحلية بالقرى إلى صوامع الغلال المركزية بالإقليم[١٨٤].

وسوف نكتفي من هذه الإيصالات بالإيصالات الخاصة بنقل الغلال من صومعة الغلال المركزية إلى الميناء عن طريق الجمال، وذلك علي أساس أننا قد سبق وتحدثنا في البردية السابقة الذكر عن نقل الغلال عن طريق الحمير.

وهذا الإيصال يحدثنا عن نقل سائق جمل خاص (ιδιωτικος καμηλος) قام بنقل كمية من الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء[١٨٥] وجاء فيه:

"إلى ديوس (Δειωι) وسابينوس (Σαβεινω) وشركائهما (μετοχοις) مصرفي الدولة، أنا سرابيون (Σαραπιων) بن مارون (Μαρωνος) سائق جمل من قرية ديونيسياس (Διονυσιας) قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضاً سلطات الإستراتيجوس في قسمي ثيميستيس وبوليمون، حيث

تقدمت بطلب للحصول علي تفويض من اجل دفع تكلفة النقل للقمح الذي نقلته من صوامع غلال مقاطعة بوليمون إلى أحواض السفن....."

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن سيرابيون سائق الجمل الخاص قد تقدم بطلب للحصول علي مستحقاته عن نقل كمية من القمح من صومعة الغلال في قسم بوليمون إلى الميناء بنفسه بدون وسيط بينة وبين الحكومة أو وكيل ينوب عنه، كمـا جاء في العديد من إيصالات كولومبيا الأخرى، حيث نجد أن هناك من ينـوب عـن السائقين في استلام مستحقاتهم لدي الحكومة نظير ما نقلـوه مـن غـلال لصـالح الدولة[١٨٦] كما انه لم يظهر لنا من خلال سطور هذا الإيصال إذا ما كـان سـائق الجمل هذا يعمل لحسابه هو الخاص في نقل غلال الدولة، أم انه تابع لإحدى نقابات سائقي الدواب، وإن كان يحتمل أن هذا السائق يعمل لصالحه الخاص ولـيس تابعـاً لنقابة سائقي الدواب، وإلا كنا وجدنا من ينوب عنه من خلال النقابة مثل سـكرتير النقابة مثلاً، في التعامل مع الحكومة.

ويحدثنا إيصال آخر من إيصالات كولومبيا [١٨٧] عن قيام سائقو جمال عامة مملوكة للدولة من قرية تسمي ديونيسياس (Διονυσιαδος) بنقل كميـة مـن الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون إلى الميناء، وجاء فيه:-

"إلى سابينوس وديوس وشركائهما، مصرفي الدولة، نحن الـذين سـجلت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) ممـثلين من خلال هوريون (Ωριωος)، ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فرضـت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسـم بوليمـون، ممثـل سـلطات الإستراتيجوس في قسمي بوليمون وثيميستيس بتكلفة نقل القمح، العمل الـذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس، لمحصول قسم بوليمون للعام السابع عشر......"

ونلاحظ في إيصالات كولومبيا السابقة أن الإيصال قد اشتمل علي[١٨٨]:

١- مرسل إلى (مصرفي الدولة).
٢- مستلمو الدفعة، بالاسم أو "هؤلاء الذين تم ذكر أسمائهم بأسفل" .
٣- من قرية ....
٤- ممثلون من قبل (إذا وجد).
٥- دفعة بناءً علي طلب السكرتير الملكي.
٦- نوع الخدمة (نقل حبوب).
٧- اتجاه النقل (من صوامع غلال الدولة إلى الموانئ).
٨- قيمة المبلغ المستحق لخدمة النقل.
٩- الكمية الكلية المدفوعة من قبل المصرف .
١٠- قائمة بالمستلمين.
١١- تاريخ الإيصال.

وهناك بردية تعود إلى القرن الثاني أوالثالث الميلادي[١٨٩] وهي عبارة عن طلب من مدير مالي (κρατιστου επιτροπου) نيابوليس (Νεας Πολεως) لترشيح بعض الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية الخاصة بنقل الغلال من صومعة الغلال العامة إلى الميناء وذلك تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية، ولقد جاء فيها: -

"........من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل، وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب، من صوامع الغلال العامة للقرى التابعة لنفس التوبارخية (Τοπαρχιος) إلى الميناء علي النيل..........."

تبين لنا من خلال هذه البردية أن النقل في هذه المرحلة كان خدمة إلزامية.

ويبقي لنا أن نذكر أن أعضاء نقابة القائمين علي النقل البري لغلال الدولة سواء كانوا من سائقي الحمير العامة أو الجمال العامة ، وكذلك حيواناتهم، الحمير

العامة أو الجمال قد تعهد كل منـــهم بالاحتفـــاظ بثلاثـــة حمـــير(Τριονιας ονηλασια)، يكونوا مستعدين دائماً لخدمة نقل غلال الدولة(١٩٠).

في حالة أن حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، قد أتم إحضارها من أقاليم خارجية، أي من أقاليم غير الأقاليم التي يتم بها عملية النقل، فـــإن تلـــك الحيوانات تعمل عدة أيام اكثر من تلك الحيوانات التي تأتي من نفس الإقليم الـــذي تتم فيه عملية النقل وذلك، كتعويض لتلك الحيوانات القادمة من أقاليم خارجية عن النفقة والوقت المستهلكان في عمل المرحلة الطويلة من مكان إقامتهم الدائم(١٩١).

ونجد ذلك في وثيقة بردية تعود إلى العام (٢١٠م) (١٩٢) حيث نجد أن الحمير المستخدمة في نقل الغلال من قريتين من قري إقليم أرسنيوي، وهما قريـــة لاجـــيس (Λαγεις) وقرية تريكوميا (Τρικωμιας) قـــد تم إحضـــارهم مـــن إقلـــيم كينوبوليتس (Κυνοπολιτου)، ولقد تكرر استخدام نفس المجموعـــات مـــن سائقي هذه الحمير ،علي أيام متعاقبة.

في حين انه في بردية كولومبيا (١٩٣) والتي استخدم فيها دواب نقل من نفس الإقليم الذي يوجد به أعمال نقل، ليس هناك حالة واحدة استخدم فيهـــا ســـائقي دواب أية قرية مرة أخري في اليوم التالي.

ثانياً: النقل البري للبريد الحكومي:

لقد اهتم البطالمة بتنظيم البريد، ولقد كان نقل البريد مقصوراً بوجـــه عـــام علي نقل الرسائل الرسمية بين رجال السلطتين المركزية والمحلية، ولما كان الملك مـــن أكبر أصحاب الأراضي ، والصانع الأول والتاجر الأول وصاحب المصارف الماليـــة، وكانت الحكومة تشرف علي مختلف وجوه النشاط الاقتصادي، فلابد مـــن انـــه إلى جانب الرسائل الخاصة بشئون الإدارة كان البريد يحمل قدراً كبيراً من الرسائل التي

تتاول شتى شئون المال والاقتصاد[١٩٤] وقد أخذ البريد البطلمي عن الفرس ونقل إلى الرومان اسم "أنجاريا" (Αγγαρεια) إذ انه توخيا للسرعة كان يستخدم رسل (αγγαροι)يركبون خيلاً لنقل الرسائل بين مكاتب للبريد، التي يعتقد أنها كانت تنتظم في سلسلتين متماثلتين تمتدان متوازيين علي جانبي النيل لنقل الرسائل بين الإسكندرية وأسوان(*)[١٩٥] ومن المرجح انه كانت توجد مكاتب للبريد في مختلف عواصم المديريات للربط بين هذه العواصم بعضها ببعض وكذلك بينها وبين الإسكندرية، وكان الخط بين الإسكندرية وأسوان يعتبر الشريان الرئيسي في خدمة البريد، فكان ينبض بحركة دائبة، وتخرج منه عند نقط معينة فروع لخدمة بريد المناطق البعيدة عنه، كلما اقتضت الحاجة[١٩٦].

وبردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م ويؤرخ "ظهر هذه البردية" (Verso) بـ العام ٢٥٥ ق.م [١٩٧].

ولقد سجل ظهر هذه البردية مواعيد الوصول إلى، والمغادرة من بعض المحطات، للخطابات والوثائق الأخرى والتي أرسلت إلى أو من الملك أو موظف ذو مكانة عالية، وتعطينا هذه البردية لمحة علي درجة كبيرة من الأهمية عن الإدارة إلى طبيعية خدمات الدولة البريدية، ولقد جاء في هذه البردية[١٩٨].

"........وصلت إلى الإسكندرية ستة رسائل (رسمية) (κυλιστος) منهم رسالة (رسمية) كانت للملك بطلميوس، ورسالة لأبوللونيوس الديويكيتيس (διοικητης)، وخطابين (επιστολαι) تم استلامهم بالإضافة إلى رسالة من أجل أنطيوخوس الكريتي (Αντιοχωι Κρητι)، ورسالة من اجل مينودوروس (Μηνοδωρι) رسالة داخل رسالة أخرى من اجل خيل... (Χελ...ω)، وإسكندر (Αλεξανδρος) سلمهم إلى نيكوديموس (Νικοδημωι)، اليوم السابع عشر، ساعة الصباح، فوينيكس الأصغر (Φοινιξ) بن هيراكليتوس

(Ηρακλειτου) مقدوني من أرباب المائة أرورة، أعطى أميون رسالة والأجر (αξινον)، وأميون سلم الرسالة إلى ثيوخريستوس (Θευχρηστος)، اليوم الثامن عشر، الساعة الأولى من، ثيوخريستوس أعطى دانياس (Δινιας) ثلاثة رسائل من مصر العليا، ومنها رسالتين كانتا للملك بطلميوس، وواحدة لأبوللونيوس الديويكتيس، وأعطاهم دانياس إلى هيبوليسوس (Ιππολυσος) اليوم الثامن عشر، الساعة السادسة، فوينيكس الأكبر بن هيراكليتوس مقدوني من أرباب المائة أرورة في مديرية هيراكيوبوليس أحد رجال الفرقة الأولى بقيادة ....سلم رسالة إلى فانياس (Φανιας)، وسلمها أميون إلى تيموكراتيس (Τιμοκρατης) اليوم التاسع عشر، الساعة الحادية عشر، سلم نيكوديموس من مصر السفلي إلى اسكندر(٠) رسالة، من الملك بطلميوس لأنطيوخوس في إقليم هيراكليوبوليس، رسالة لديميتريوس (Δημητριωι) الموظف المسئول عن الإمدادات إلى إلفانتين في طيبة، رسالة إلى هيبوتيليس (Ιπποτελης) وكيل أعمال أنطيوخوس تخص أندرونيكوس (Ανδρονικου) في أبوللينوبوليس العظمي، رسالة من الملك بطلميوس إلى ثيوجينيس (Θευγενης) حامل المال (χρηματαγωγωι)، رسالة إلى هيراكليودوروس (Ηρακλεοδωρωι) في طيبة، رسالة إلى زويلوس (Ζωιλωι) صاحب مصرف إقليم هيرموبوليس (Ερμοπολιτου)، رسالة إلى ديونيسيوس (Διονυσιως) أويكونوموس بإقليم أرسينوي، رسالة ......، اليوم العشرون الساعة........، سلم ليكوكليس (Λυκοκλης) إلى أمينون ثلاث رسائل منها رسالة كانت للملك من البطلمي، من اليفانتين بلد اسفل طيبة، رسالة لأبوللونيوس الديويكتيس، رسالة هيرميبوس (Ερμιππως) أحد أعضاء طائفة الحرفيين وسلمهم أمينون إلى هيبوليسوس (Ιππολυσωι)، اليوم الحادي والعشرون الساعة السادسة، .... سلم خطابين من جنوب البلاد إلى فانياس وحورس (Ωρος) سلمهم إلى ديونيسويس (Διονυσιως)، اليوم الثاني

والعشرون، الساعة الأولى،....سلم إلى دينياس ستة عشر رسالة منها (٠) رسائل للملك البطلمي، من اليفانتين بلد اسفل (طيبة) أربعة رسائل لأبوللونيوس الديويكتيس ، أربعة رسائل إلى الطيوخوس الكريتي ودينياس سلمهم إلى نيكوديموس. في اليوم الثاني والعشرين، الساعة الثانية عشر، سلم ليون (Λεωv) إلى أمينون من جنوب البلاد (٠) رسائل للملك البطلمي، وسلم أمينون إلى هيبوليسوس. اليوم الثالث والعشرون، ساعة الصباح، سلم تيموكراتيس إلى اسكندر (٠) رسائل منها (٠) رسائل للملك البطلمي، ورسائل إلى الديويكتيس أبوللونيوس، رسالة إلى ....حامل المال (٠) رسائل إلى..........وسلمهم إسكندر إلى............."

ويتبين لنا من هذه البردية الآتي:–

١– انه كان لكل مكتب بريد رئيس للإشراف علي العمل [١٩٩] ويفترض برايسيج (Preisigke) أن فانياس هو مدير المحطة الفني وهو أيضا الذي يحتفظ بالسجل اليومي للرسائل [٢٠٠] كما أن هناك موظفون لتسليم وتسلم الرسائل، ورسل لنقل الرسائل علي ظهور الخيل إلى مكتب البريد التالي[٢٠١].

٢– انه كان لكل رسول من الرسل منطقة معينة يقطعها ذهاباً وإيابا بين مكتبه والمكتب التالي[٢٠٢] إذ نري من خلال الوثيقة البردية أن هناك رسل كانت تنقل الرسائل إلى هيراكليوبوليس[٢٠٣] وآخرون لابوللينوبوليس[٢٠٤] وغيرهم لطيبة[٢٠٥] وكذلك هيرموبوليس[٢٠٦] وأيضاً إقليم أرسينوي[٢٠٧].

٣– كان هناك رسل في الحيبة[*] بعضهم يختص بالرسائل المتجهة شمالاً صوب الإسكندرية أو القادمة منها، والبعض الآخر يختص بنقل الرسائل الذاهبة جنوباً أو القادمة منه[٢٠٨]. ويفترض "برايسيج" انه كانت لكل محطة رسول مسئول عن استلام وتسلم الرسائل، وأن كل محطة كانت بها اكثر من رسول، وان تسلم الرسائل كان يتم ليلاً أيضا[٢٠٩].

ومن خلال البردية نلاحظ أن الرسول نيكوديموس قد تسلم في اليوم السادس عشر[٢١٠] رسائل مرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته وكـــذلك خطـــابين ورسالة إلى انطيوخوس الكريتي والذي ربما كـــان موظفـــاً كـــبيراً في الإدارة البطلمية في الإسكندرية ، وهذه الرسائل والتي بلغ عددها ست رسائل متجهة إلى الإسكندرية.

كما نلاحظ أيضا انه في اليوم التاسع عشر الساعة الحادية عشر[٢١١] قد تسلم نيكوديموس نفسه رسائل قادمة من الإسكندرية، مرسلة إلى عدد من المدن منها هيراكليوبوليس واليفانتين وأبو للينوبوليس وطيبـــة وهيرموبـــوليس وكـــذلك ارسينوي.

وفي اليوم الثاني والعشرين الساعة الأولى تسلم أيضاً نيكوديموس رسائل متجهة إلى الإسكندرية قادمة من طيبة ومرسلة إلى وزير ماليته وكذلك انطيوخـــوس الكريتي. مما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرســـائل القادمـــة مـــن الإسكندرية والمتجهة إليها[٢١٢]. كما نلاحظ أنه في اليوم الثـــامن عشـــر، في الساعة الأولى تسلم الرسول هيبوليسوس رســـائل متجهـــة إلى الشـــمال في الإسكندرية[٢١٣].

وفي اليوم العشرين تسلم نفس الرسول رسائل مرسلة إلى الإسكندرية[٢١٤] وفي اليوم الثاني والعشرين، السعة الثانية عشر تسلم هيبوليســـوس [٢١٥] رســـائل قادمة من الجنوب ومرسلة إلى الشمال "إلى الإسكندرية " مما يوضح لنا أن هذا الرسول أيضاً يختص بالرسائل المتجهة إلى الإسكندرية.

وبذلك يتبين لنا أن كل من الرسولين نيكوديموس وهيبوليسوس كانا يختصـــان بالرسائل القادمة من الجنوب والمتجهة إلى الإسكندرية

كما نلاحظ انه في اليوم الثامن عشر، الساعة الأولى قد سلم الرسول ثيوخرستسوس إلى دينياس رسائل قادمة من الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية[٢١٦] مما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب، وفي اليوم العشرين سلم الرسول ليكوكليس رسائل قادمة من الجنوب من اليفانتين ومرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته في الإسكندرية، مما يوضح لنا أيضاً أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية[٢١٧].

كما انه في اليوم الثاني والعشرون الساعة الثانية عشر، سلم الرسول ليون إلى أمينون رسائل قادمة من جنوب البلاد ومرسلة إلى الملك البطلمي[٢١٨].

وتبين لنا أن الرسل ثيوخرستوس وليكوكليس وليون كانوا يختصون بالرسائل القادمة من الجنوب وربما المرسلة إليه.

٤- أن رئيس مكتب البريد كان يسجل يوماً بيوم ، بل ساعة بساعة، الرسائل التي وصلت إليه وأسماء المرسل منهم والمرسل إليهم ومناصبهم وأسماء الرسل الذين أحضروها إلى مكتب البريد وأسماء الذين نقلوها[٢١٩].

وذلك كما يتبين لنا من خلال البردية حيث تم تسجيل الرسائل المرسلة إلى الإسكندرية في اليوم السادس عشر وكذلك الرسائل المرسلة في اليوم السابع عشر والتي يرجع أنها مرسلة إلى الجنوب وذلك لأن الرسول الذي تسلم هذه الرسائل كان يختص أيضاً بالرسائل المتجهة إلى الجنوب أيضاً، حيث يبدو لي انه هذا الرسول وهو ثيوخرستوس كان يسلم رسائل من الجنوب ثم يستلم رسائل مرسلة إلى الجنوب في رحلة عودة إلى هناك.

وكذلك تسجيل رسائل اليوم الثامن عشر والتاسع عشر والعشرين، والحادي والعشرين والثاني والعشرين[٢٢٠]، كذلك تم تسجيل الساعة فمثلاً : نجد اليوم السابع عشر ساعة الصباح، اليوم الثامن عشر الساعة الأولى، اليوم الثامن عشر الساعة السادسة، اليوم التاسع عشر الحادية عشر، اليوم الحادي والعشرون الساعة السادسة اليوم الثاني والعشرون الساعة الأولى والساعة الثانية عشر، اليوم الثالث والعشرون ساعة الصباح[٢٢١].

أما فيما يتعلق بأسماء المرسل إليهم والمرسل منهم، فقد جاء في البردية أسماء العديد منهم وعلي رأسهم، الملك البطلمي، ووزير ماليته أبوللونيوس، ديونيسيوس اويكونوموس إقليم أرسينوي ، انطيوخوس الكريتي، ديمتريوس مسئول إمدادات إلفانتين ثيوجينيس حامل المال وكذلك زيلوس صاحب مصرف في إقليم هيرموبوليس.

٥- إن الحيبة لم تكن فقط أحد مراكز الشريان الرئيسي الذي يصل بين الشمال والجنوب، بل كانت أيضاً مركزاً للوصل بين هذا الشريان والفيوم[٢٢٢].

٦- يفترض "برايسيج" أن النظام البريدي الذي سجل في السجل اليومي كان خدمة سريعة، ومن خلال قياس هذا النظام بالنظام البريدي الفارسي المأخوذ عنه النظام البريدي البطلمي، فإن الرحلات كانت تتم عن طريق الخيول، وأن هذه الخيول كانت تقدم من قبل أصحاب الإقطاعيات العسكرية كخدمة إلزامية من لم يكن يرغب منهم أو لا يستطيع أن يقدم خيولاً كان يقدم عوضاً عن ذلك مبالغ مالية إلى مكتب البريد لشراء الخيول[٢٢٣]. وإن كان "لليويلين" لا يري في البردية ما يشير إلى استخدام الخيول وان "برايسيج" قد استنتج ذلك قياساً بنظام البريد الفارسي[٢٢٤] كما أن "نصحي" أيضاً يختلف مع" برايسيج" في تقديم أرباب الإقطاعيات مثل الآخرين فوينيكس الأصغر والأكبر نوع من

المساعدات إلى مكتب البريد، حيث يري أن هذا إسرافا في التخريج لا يحتمله النص، ولا يمكن أن يؤدي إليه، ولا سيما انه لا يستقيم مع هذه التفسير أن فوينيكس الأصغر أدى رسماً عندما سلم رسالته إلي مكتب البريد في حين أن فوينيكس الأكبر لم يؤد رسماً مماثلاً[٢٢٥].

ويري "لليويلين" أن رأي "برايسيج" بشأن تقديم أرباب الإقطاعيات للخيول أو تعويضاً مالياً عنها قد استند فيه إلى القياس في تقديم الحمير إلى الدولة للعمل في السخرة أو تقديم عوضاً عنها! وليس إلى دليل ملموس[٢٢٦].

٧– يري "برايسيج" أن نقل البريد عي ظهور الخيل كان مقصوراً علي الرسائل العاجلة، أما الرسائل العادية فإنها كانت تنقل عن طريق رسل راجلون[٢٢٧] بينما يري نصحي أن نقل الرسائل علي ظهور الخيل كان يتم بين الأقاليم بعضها البعض، وأن نقل الرسائل سيراً علي الأقدام كان مقصوراً علي الرسائل المحلية. بل أنه لا يمكن أن نتصور أن توزيع البريد حتى بين أجزاء المديرية الواحدة كان يتم سيراً علي الأقدام وإن كان من الجائز انه كان يتم استخدام لهذا الغرض وسائل أخرى غير الخيول[٢٢٨].

٨– من المحتمل أن رسل البريد كانوا يستخدمون الجمال لنقل البريد إلى المكاتب الواقعة في جهات صحراوية، وذلك استناداً إلى أن كلمة "راكبي الجمال" قد وردت في بردية اوكسيرينخوس (٧١٠) قيد كلمتين من عبارة حملة الرسائل[٢٢٩].

٩– لقد كان هناك نوعان من الرسائل:

(١) الرسائل الرسمية المتبادلة بين موظفي الحكومة .

(٢) الرسائل الموجهة إلى موظفي الحكومة من بعض الفئات الممتازة من نزلاء البلاد الذين كانت لهم صفة رسمية مثل كبار أرباب الإقطاعيات[٢٣٠].

١٠– إن بعض الرسائل كان لا يؤدي عنها رسم لقاء نقلها ولابد من أن بعض هذه الرسائل كانت عبارة عن رسائل الفئة الأولى وهي الرسائل المتبادلة بين موظفي الحكومة[٢٣١] خاصة وان "لليويلين" يذكر أن كبار موظفي الحكومة كانت تقدم إليهم الخدمات البريدية مجاناً [٢٣٢]، أما الرسائل الأخرى فإنه كان يؤدي عنها رسم معين مثل ما رأينا في حالة فوينيكس الأصغر، ولعل فوينيكس الأكبر لم يؤد مثل أخيه رسماً عن الرسائل التي سلمها إلى مكتب البريد لأن هذه الرسالة لم تكن رسالة شخصية وإنما رسمية، بدليل ذكر فرقته في النص قرين اسمه، وهو ما لم يحدث في حالة أخيه الأصغر[٢٣٣].

أما عن البريد في العصر الروماني فيري "فيلكن" أن الهيئة البريدية التي أنشأها اليونان قد تشابهت مع الهيئة البريدية التي أنشأها أغسطس[٢٣٤].

وإن كان هناك مشرفون في النظام البريدي الروماني، لم يتضح لنا من وجودهم في النظام البريدي اليوناني. فقد ذكر في إحدى البرديات عبارة (επιτηρητης των επιστολων) "أي المشرفون علي الرسائل"، وهم الذين كانوا يقومون بإنجاز الوثائق الرسمية في مقابل أتعاب لإرسالها إلى الإسكندرية. في حين أنه في بريدية الحيبة سالفة الذكر لم نجد أحداً قد تقاضي أتعاباً نظير ذلك، كما أن وجد في العصر الروماني مشرفين خاصين برسائل الوالي. وذلك استناداً إلى عبارة (επιτηρηται ηγεμονικων επιστολων και αλλων) والتي تعني "المشرفون علي خطابات الوالي والأمور الأخرى"[٢٣٥].

كما أن العمل بالبريد كان خدمة إلزامية علي الأقل فيما يختص بالبريد السريع، وكان اللوجوتيس "مراقب الحسابات" هو من يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بالبريد السريع[٢٣٦].

الموظفون المختصون بالنقل البري:

أولا : علي مستوي الإدارة بالإسكندرية:

١- الوالي (επαρχης)

إن الوالي بصفته ممثل الإمبراطورية الرومانية في مصر، كان عليه أن يعمل لصالحها وخاصة فيما يتعلق بعملية النقل، وبشكل خاص نقل الغلال، التي كانت روما تعتمد عليها بشكل رئيسي. خاصة وأن مصر كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

وهناك بردية، وهي إحدى برديات أوكسيرينخوس[٢٣٧] وهي عبارة عن شكوى مقدمة من أحد مواطني مدينة أوكسيرينخوس (Οξυρυγχων πολεως) تتعلق بترشيح الخدمة الإلزامية الخاصة بنقل الغلال، إلى الوالي سوباتيانوس أكيلا (Σουβατιανω Ακυλα) والي مصر في عهد الإمبراطور سيتميوس سيفيروس (Σεπτιμιου Σεονηρου) وملخص الشكوى الخاصة بهذا المواطن أنه كان قد أدى دوره في الخدمة الإلزامية المفروضة كحارث، وبالرغم من انه قد أداها بشكل تام، بالإضافة إلى الواجبات الأخرى المطلوبة منه إلا أنه تم ترشيحه مرة أخرى كسائق حمار عام، وبناء علي هذا تقدم هذا المواطن بهذه الشكوى إلى الوالي لرفع الظلم الذي وقع عليه، وهو ترشيحه للخدمة الإلزامية مرتين متتاليتين.

وتبين لنا من خلال هذه البردية أن الوالي كان علي صلة بعملية النقل وترشيح الخدمة الإلزامية المرتبطة بها.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقدمون تقارير دورية إلى الاستراتيجوس وهذه التقارير خاصة بصوامع الغلال ودخولها، وكان الاستراتيجوس بدوره برفعها إلى الوالي ليكون علي علم أول بأول بدخول هذه الصوامع[٢٣٨].

٢– ألديويكيتيس (Διοικητης)

لقد اضطلع الديويكيتيس بدور هام في عملية النقل البري، وفي العصر البطلمي كان للديويكيتيس دور هام في عملية النقل بوصفه وزيراً للملك البطلمي، فمن خلال بردية[٢٣٩] تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس إلى الاويكونوموس نجد انه كان له دور هام في عملية جمع دواب النقل التي تستخدم في النقل، ولقد جاء فيها:

"إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية".

وأيضا هناك بردية[٢٤٠] تعود إلى القرن الثالث ق.م عبارة عن تعليمات صادرة من الديويكيتيس إلى الاويكونوموس تتعلق بجمع دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل البري المختلفة وجاء فيها:

"من أجاثون إلى باترون، تحية لقد كتب لنا أمونيوس (الديويكيتيس) لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من أجل عربات النقل".

وبالإضافة إلى الدور الذي اضطلع به الديويكيتيس في عملية جمع دواب النقل، نجد أيضا، اضطلع بدور هام في عمليه النقل ويدل علي ذلك بردية[٢٤١] عبارة عن خطاب مرسل إلى الاويكونوموس جاء فيه:

".... وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن".

ثانيا: علي مستوي الإقليم

١-الإبستراتيجوس (Επιστρατηγος)

لقد تعددت مهام ومسئوليات الإبستراتيجوس بوصفته الحاكم العام، تجاه عملية النقل، ومن تلك المهام أنه كان يقوم بإصدار التعليمات الخاصة بجمع دواب النقل.

ويتضح لنا ذلك من خلال بردية تعود إلى العام (١٩٩م) تشير إلى تعليمات الإبستراتيجوس إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقدرة من الدواب والأراضي المرتبطة بالميرة العسكرية المخصصة لزيادة الإمبراطور سيفيروس الاسكندر[٢٤٢].

كما انه كان يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية المتعلقة بالنقل ويتضح لنا ذلك من خلال بردية ترجع إلى عصر دقلديانوس (Diocletianus) (٢٨٤م- ٣٠٥م) هي عبارة عن طلب مرسل الحاكم الإقليمي في الفيوم إلى رئيس مجلس البولي (Prytanis) بترشيح شخصين آخرين للقيام بمهمة نقل الإمدادات العسكرية إلى الجنود وذلك عوضاً عن شخصين مكلفين بأداء هذه المهمة ولكنهما، يزمعان الهرب، وكان رد رئيس مجلس البولي أن يتقدم بهذا الطلب إلى الإبستراتيجوس الذي قرر إعفاء هذين الشخصين وترشيح آخرين[٢٤٣].

٢-الإستراتيجوس(Σταρτηγος)

لقد كان للإستراتيجوس دور هام في عملية النقل البري وذلك في العصرين البطلمي والروماني.

في العصر البطلمي نجد أن الإستراتيجوس قد اضطلع بدور هام في علمية النقل وذلك من خلال بردية [٢٤٤] تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية إلى الإستراتيجوس جاء فيها:

"إلى فانياس، أحد إفراد الحاشية، و الإستراتيجوس والمشرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي، ثم نقلناه إلى المخزن الملكي.."

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا دور الإستراتيجوس في الإشراف علي النقل من الحقل إلى الجرن ومن الجرن إلى المخزن الملكي.

وفي العصر الروماني، نجد أن الإستراتيجوس أيضا كان له دور هام في عملية النقل البري، ويدل علي ذلك بردية [٢٤٥] تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الوالي الروماني إلى الإستراتيجوس، تتعلق بنقل غلال الدول وكذلك جمع دواب النقل من الأهالي لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة.

ومن خلال العديد من إيصالات كولومبيا[٢٤٦] يتضح لنا أن الإستراتيجوس هو الذي كان يصدر التفويضات الخاصة بإجور سائقي دواب النقل، نظير ما نقلوه من غلال، سواء علي دوابهم أو علي دواب مملوكة للدولة، وفي الغالب كان الباسيليكوجراميتوس هو من يقوم بإصدار هذه التفويضات بصفته ممثل لسلطات الإستراتيجوس.

٣- الباسيليكو جراميتوس (βασιλικος γραμματευς)

لقد كانت إجراءات النقل من الحقل إلى الميناء تتم تحت إشراف الباسيليكو جراميتوس [٢٤٧].

ولقد اضطلع الباسيليكوجراميتوس بدور هام في إصدار التفويضات الخاصة بدفع أجور النقل إلى عمال النقل في مراحل النقل المختلفة، وبخاصة نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الموانئ.

وكان هذا التفويض يشمل الكمية التي سوف يتم نقلها، وكذلك أجور نقل تلك الكميات، وربما كان يصدر ذلك التفويض إلى أصحاب السلطات الأدنى في صوامع الغلال، وكذلك في البنوك؛ وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكو جراميتوس[٢٤٨].

وفي إيصالات كولومبيا سالفة الذكر[٢٤٩] نجد أن غالبية التفويضات، إن لم يكن جميعها صادر من الباسيليكوجراميتوس وإن كان دائماً ما يأتي مقروناً بكلمة ممثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون وثيميستس[٢٥٠].

وفي إيصال واحد فقط اصدر التفويض الخاص بالنقل من قبل اثنين من الباسيليكوجراميتوس[٢٥١].

٤-الاويكونوموس (عامل المالية) (οικονομος)

لقد اضطلع الاويكونوموس بدور هام في عمليات النقل المختلفة، وهناك العديد من البرديات التي تحدد لنا مهام الاويكونوموس تجاه عملية النقل، منها بردية تبتونيس سابقة الذكر[٢٥٢] والتي تحدد سطورها مهام الاويكونوموس في مجال نقل الغلال، حيث كان علي الاويكونوموس أن يعمل بنقل الغلال من الإقليم، وكانت هذه الغلال هي مستحقات الدولة لدي مزارعي الملك والتي يدفعها كإيجار عيني عن

استغلالهم لأرض الملك وكذلك هناك من الضرائب ما يدفع عيناً، كما كان علي الاويكونوموس أن يبقي من الغلال ما يحتاجه الإقليم من الغلال من اجل أغراض البذور[٢٥٣].

كما يتضح لنا من خلال إحدى برديات تبتونيس[٢٥٤] أيضا أن الجانب الأكبر من مسئولية النقل تقع علي عاتق الاويكونوموس، وهي عبارة عن خطاب مرسل من وزير المالي الديويكيتيس عام ٢٠٨ ق.م إلى شخص يدعي أرتيمون، من المرجح انه أويكونوموس في تلك الفترة، ولقد جاء في هذا الخطاب:

"بما أن الشحنة لم ترسل في الوقت المناسب، فقد ازدادت مصاريف النقل (φορετροων) لذا فإنك ستدفع الفرق، وإذا رفضت فإنك تعرض نفسك لعقاب شديد.....إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلك التي تستخدم في الحرث يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية وانقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن".

ثالثاً: علي مستوي القرية:

١- السيتولوجوس (σιτιλογος) (أمين مخازن الغلال)

لقد كانت مكانة السيتولوجوس تتوقف علي مكان الصومعة التي يديرها، أي أن أرفعهم مقاماً كان أمين مخزن الإقليم ، ثم مدير مخزن القسم في الفيوم ثم مدير مخزن المركز ثم مدير مخزن القرية وهو أقلهم مقاماً [٢٥٥].

ولقد تنوعت مهام السيتولوجوس فيما يتعلق بعمليات النقل المختلفة وظهرت مهام السيتولوجوس منذ بداية جمع محصول الغلال في الحقل ونقلها إلى صومعة غلال القرية، حيث كان السيتولوجوس يقوم بأخذ كميات من الحبوب من المزارعين، وهذه الكميات كانت قد أعطيت لهم في السابق علي سبيل القرض من

قبل الدولة، علي أن يردها المزارع إلى صومعة غلال الدولة بعد جمع المحصول، بالإضافة إلى النسبة المقررة للملك.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقومون بتخزين كمية من الغلال لمواجهة متطلبات العام التالي[٢٥٦].

فضلاً عن أن السيتولوجوس كان مسئولا عن نقل الغلال إلى الموانئ. ففي رسالة كتبها أحد هؤلاء السيتولوجوي إلى شخص ما يطلب منها سرعة توفير الحيوانات المطلوبة لنقل الغلال، وقد جاء فيها:

"من اداماس إلى ديونيسيوس، بعد التحية، لقد أوضح لي بطلميوس انه ليس هناك تهاون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات) مشفوعاً بقسم لبسينيموس و ديونيسيوس واريستاندروس، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل....." [٢٥٧].

وهناك وثيقة بردية أخرى هي عبارة عن شكوى من عدم استطاعة نقل الحبوب في موعدها بسبب تحطم جسر يجب أن تمر علية الدواب وهي تحمل الغلال في طريقها إلى الميناء[٢٥٨].

إن الولاية الرومانية في مصر جعلت هناك ترتيبات فيما يتعلق بتوطيد دخلها من الغلال وضمان جودها وذلك بالإصرار علي استلام الحبوب نظيفة[٢٥٩] وموزونة بشكل آمن طبقاً للمكايل العامة للحبوب لحمايتها من الحوادث المؤسفة وسوء التقدير من قبل موظفو السلطة، لذلك فإن هؤلاء الذين يملكون ملكيات كبيرة ولديهم إمكانيات وقدرات تؤهلهم لتلك الوظيفة أجبروا علي الإشراف علي الصوامع العامة كخدمة إلزامية[٢٦٠]. لذلك كانت الإدارة الرومانية تختار هؤلاء السيتولوجوي من بين الأغنياء حتى تضمن أنهم لن يختلسوا شيئا من الغلال المكدسة في الصوامع، لأن لديهم من الثروة ما يكفيهم ومما يجعلهم لا يفكرون في اللجوء إلى

الاختلاس من صوامع الغلال[٢٦١]. ومهنة السيتولوجوس كانت إلى حد ما ذات أهمية وكان ينظر إليها بعين الاعتبار بين طبقة مسئولي الدولة، كان الســـيتولوجوي يـــتم ترشيحه من خلال إما الكوموجراميتوس (كاتب القرية) (κωμογρμματευς).

أو الجراميتوس الخاص بالمدينـــة (γραμματευς της πολεως)[٢٦٢] وفي إحدى البرديات كان الكومارخ (κωμαρχης) "العمدة" هو الـــذي كـــان يرشح السيتولوجوس[٢٦٣]. وكانت فترة تولي السيتولوجوس لهذه الوظيفة تتعـــدى فترة العام الواحد[٢٦٤].

معاونو السيتولوجوس (μετοχοι):

كان السيتولوجوس يقوم بمهامه بالتعاون مع عدد من المعاونين منهم:

١- حاملو الأختام (επισφραγισται)

٢- النخالون (من يقومون بنخل الغلال)

٣- الحراس ومنهم:-

- حراس المحصول (γενηματοφυλακες)
- حراس الصومعة (θησαυροφυλακες)
- حراس الرصيف (الموانئ) (ορμοφυλακες)
- حراس الشونة (Αλωνοφυλακες)

١- حاملو الأختام:

كان حملة الأختام ينوبون عن السيتولوجوي في بعض الأحيان، بالإضافة إلى مهامهم الأصلية، وهي وضع الأختام الرسمية فوق أجولة الغلال المخزنة في صـــوامع الدولة[٢٦٥].

وهناك القليل من الأختام الخشبية في المتحف القبطي في القاهرة التي استخدمت من قبل هؤلاء الموظفين لختم الجوانب السفلية لتلك الأجولة من الحبوب، وذلك للتأكيد علي أن تلك الاجولة لم يتم تخفيضها[٢٦٦].

٢- الحراس:

أ- حراس المحاصيل (γενηματοφυλακες)

وهناك بردية [٢٦٧] تذكر لنا بعض مهام حراس المحاصيل، وهي عبارة عن خطاب من حورس (Ωpos) الكاتب الملكي بإقليم أرسينوي ، مرسل إلى كتاب المراكز القرى جاء فيه:

" احصل من كتاب القرى علي قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحصول، سواء أكانوا من رجال الجيش، أو من غيرهم ،من أهل المنطقة الذين يعيشون هناك وعرفوا بأمانتهم وحسن خلقهم، وعين الأشخاص الصالحين لهذه المهمة في القرى وخذ منهم ومن الشرطة في كل قرية إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي، وبأنهم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، ولن يسمح لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من محصولات الزراعة الثانية فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم بعد موافقة كتاب القرى، فيما عدا المقادير التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكية لحساب الخزائن العامة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة، وبأنهم سيعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام وبأنهم ينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأنهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك من ذلك العام وسداد كل المتأخرات عن الماضي".

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة المهام التي اضطلع بها حراس المحاصيل، هي:

١- القيام بحراسة المحاصيل.

٢- عدم السماح لأحد من المزارعين سواء مزارعي الملك أو الأراضي الممنوحة بالمساس بعلف الماشية ، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة فإنه يسمح لهم بها ولكن بعد موافقة كتاب القرى، وكذلك تلك التي يدفع ثمنها.

٣- العناية بنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لذلك.

٤- عدم السماح لأي شخص بأنه يأخذ شيء من المحصول قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل، وقبل أن يحصل الملك علي مستحقاته من محاصيل ذلك العام بعد أن يسدد المزارعون كل ما عليهم من متأخرات للملك عن الماضي.

كما توضح لنا سطور البردية مواصفات اختيار حراس المحاصيل وهي :

١- أن يكونوا من الجيش أو من الأهالي.

٢- أن يكونوا ممن عرف عنهم الأمانة وحسن الخلق.

٣- كان يأخذ منهم إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي بأنهم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، وبأنهم سوف ينفذون واجباتهم علي اكمل وجه.

وبنفس الأهمية ونفس الواجبات استمر وجود حراسة المحاصيل في العصر الروماني، وذلك بهدف مالي بحت أيضا لصالح الإمبراطورية الرومانية نفسها، ولصالح الإدارة الرومانية في مصر والتي جعلتها هي الأخرى فرضاً إجبارياً علي عاتق المكلفين بها، وذلك من المحتمل، منذ عام ١٨٥م(٢٦٨).

ب- حراس الشونة (Αλωνοφυλακες)

كانت مزارع الملك تحت رقابة وثيقة خلال موسم الحصاد، وكانت المحاصيل تجمع وتنقل إلى الجرن الملكي، ويتم درسها تحت رقابة حراس مسئولين كانوا يعينون

خصيصاً لهذا الغرض[٢٦٩] ويبدو أن هؤلاء الحراس كانوا هم حراس الشونة الذين كانوا يعرفون في مصر في العصرين البطلمي والروماني باسم "هالونوفيلاكيس" (Αλωνοφυλακες) أي حراس الشونة[٢٧٠] والذين اعتمد عليهم البطالمة والرومان في حراسة المحاصيل المشونة في الأجران الخاصة بهم لذلك فإن تواجدهم في مصر أستمر منذ العصر البطلمي حتى العصر الروماني[٢٧١].

ج- حراس الصوامع "ثيساوروفيلاكيس" (θησαυροφυλακες)

مما لاشك فيه أن الإدارة البطلمية والرومانية في مصر عينت العديد من الحراس لحراسة صوامع الغلال التي كانت تجمع بها المحاصيل الزراعية لحساب الحكام البطالمة والرومان وهم الذين أطلق عليهم لقب "ثيساورو فيلاكيس" في مصر في العصرين البطلمي والروماني[٢٧٢].

(د) حراس الموانئ (ορμοφυλακες)

لقد اضطلع حراس الموانئ بدور بعملية النقل وخاصة عندما يتم نقل الغلال إلى الموانئ، هنا يبدأ دور حراس الميناء، وهو قيامهم بإعداد تقرير عن الغلال التي تم نقلها من صوامع الغلال المختلفة.

ويذكر كل من "وسترمان" "وكيز" أن التقارير الخاصة بعمليات النقل التي تمت عن طريق عدد من سائقي الحمير العامة والخاصة والتي ذكرت في بردية "هامبورج" (Hamb.)[٢٧٣] والتي سبق ذكرها، قد اعد من قبل حراس الموانئ[٢٧٤].

(٢) الديكابروتوي (Δεκαπρωτοι)

في النصف الأول من القرن الثاني الميلادي، وبالتحديد ما بين سبعة وسبعة عشر سنة بعد الثالث من يوليو عام ٢٢٩م اختفي منصب السيتولوجوس وحل محله

منصب الديكابروتوس (Δεκαπρωτος)[٢٧٥] ويبدو أن هذا المنصب قد قدم إلى مصر بعد زيارة الإمبراطور سيفيريوس عام ٢٠٠ ميلادية، ثم اختفى منصب الديكابروتوي في أوائل القرن الرابع الميلادي[٢٧٦] وآخر مرة ذكر فيها الديكابروتوي كان العام ٣٠٢ ميلادية في هرموبوليس، وظهر منصب السيتولوجوس مرة أخرى، وذلك من خلال بعض الإيصالات الخاصة بالنقل والتي صدرت من قبل السيتولوجوس في كرانيس، وذلك في بداية العقد الأول من القرن الرابع[٢٧٧] بعد أن كان السيتولوجوس قد انقطع لمدة عام بعد ٢٣٦/٢٣٧م[٢٧٨]. ولكن ما لبث أن أختفي السيتولوجوس مرة أخرى بعد عام ٣٧٢م[٢٧٩].

ولم تكن مدة تولي الديكابروتوس لمنصبه ثابتة بشكل محدد[*] ربما كانت لفترة أربع سنوات أو خمس سنوات ولكن ذلك ليس مؤكداً بشكل مطلق إذا ما كانت مدة المنصب قد حددت لفترة ٤ سنوات أو ٥ سنوات[٢٨٠].

ويبدو أن الديكابروتوي قد تم تجنيدهم من بين رجال ذوي منزلة عالية من الذين ثبت انهم يتمتعون بسيرة حميدة في مدنهم المحلية[٢٨١] وكان يتم ترشيحهم من خلال القنوات المحلية عن طريق الانتخاب في المجالس المحلية من بين مرشحين بعينهم[٢٨٢].

مهام الديكابروتوي[٢٨٣]:

١– جمع الضرائب سواء بشكل عيني أو نقدي.

٢– كانوا علي اتصال مباشر بصوامع الغلال والأجران الملكية .

٣– كانوا يقومون بجمع الغلال المستحقة للدولة من فئات المزارعين المختلفة.

٤– إعداد الشهادات للأشخاص الذين يقومون بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية.

٥– الإشراف علي شحن الغلال من الموانئ ونقلها عبر النيل.

٦- كانوا يستلمون إيصالات من أصحاب السفن ثم يقدمون قوائم حساباتهم إلى الاستراتيجوس الذين كانوا علي اتصال بهم.

وبذلك نري أن كل من البطالمة والرومان قد أولوا النقل البري اهتماماً خاصاً ، وأداروا عملية النقل ونظموها بشكل دقيق عن طريق شبكة من الموظفين لكل منهم مهامه وواجباته المنوطة به تجاه عملية النقل البري .

هوامش الفصل الأول

(1) Rostovtzeff, M., The Social and Economic History of the Hellenistic World, vol., 1, Oxford, (1941), p.314. .(SEHHW) وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار

(٢) كمال عباس كاسب، قرية تبتونيس في العصر البطلمي، نظامها الإداري ونشاطها الاقتصادي وحياتها الاجتماعية ومخلفاتها الأثرية، (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس ١٩٩٤، ص ٨٩.

(3) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(4) Johnson, A .C ., Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936), pp. 404, 405

(*) أنظر: الفصل التمهيدي، ص ص ٢،١.

(5) Rostovtzeff, M., A Large Estate in Egypt in the Third Century B.C "A Study Economic History" Madison, (1922), p110.

(٦) نافتالي لويس، الحياة في مصر في العصر الروماني، (٣٠ ق.م- ٢٨٤م) ترجمة وتعليق/ آمال محمد الروبي، مراجعة/ محمد حمدي إبراهيم، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط١، (١٩٩٧م) ص ١٤٥.

(٧) هـ. أيدرس بل، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، (دراسة في انتشار الحضارة الهيللينية واضمحلالها) ترجمة/ عبد اللطيف أحمد علي، دار النهضة العربية (١٩٧٢م)، ص ٦٤، ٦٨

-P.C.Z., II, 59143,intro, P. 3(about 256 B.C); Ibid., 59207, (about, 265 or 254 B.C) Comment Lines, 5-7, p. 60; B.G.U, 1351, 1353.

(*) كان بطلميوس الثاني يلقب" بفيلادلفوس" وهو لقب يعني "المحب لأخته" "أرسينوي" التي تزوجها خروجاً علي العرف والتقاليد آنذاك، وكانت هي المقصودة أولاً بذاك اللقب، أي

المحبة لأخيها . راجع/ محمود إبراهيم السعدني، تاريخ مصر في عهدي البطالمة والرومان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٣٢ حاشية رقم ٩٢.

(8) Tarn, W.W ,.The Hellenistic Civilization, London, (1952) p. 183

(٩) نافتالي لويس، المرجع السابق .

(10) Johnson, Op. Cit., p. 405.

(11) P. Oxy , LV, 3788 (309.A.D)p.43

(١٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٦.

(١٣) نافتالي لويس، المرجع السابق.

(١٤) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج٣، ص ١٩.

(*)الديويكيتيس: معناها في الأصل مدير الضيعة، وهو لفظ يطلق علي موظف كبير يماثل " وزير المالية في العصر الحالي" ، ويعتبر ممثل الملك الأول في الشئون المالية والاقتصادية. راجع / عاصم احمد حسين عثمان ، الضرائب في مصر في العصر البطلمي ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، ١٩٧٧ ص ص ٢٣، ٢٤ .

(15) Rostovtzeff., A Large Estate , p.112

(16) Ibid,p.111

(17) P. Petrie, III, 54(a), 4.

- كذلك راجع / إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة ج٣، ص ، ٢٠ ، حاشية رقم ٢.

(١٨) نفسه، ص ٦٦.

(١٩) نافتالي لويس، المرجع السابق .

(20) Johnson, Op. Cit., p.403.

(٢١) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٥

(22) Murray, G., "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 11, London, (1925), p.147.

(23) Johnson, Loc.Cit.

(24) Rostovtzeff, "The Foundations of Social and Economic Life in Egypt in the Hellenistic Times" JEA,6, London, (1920) p.164.
وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار(FSELEHT)

(25) Rostovtzeff, SEHHW,p.315

(٢٦) عاصم أحمد حسين،المرجع السابق، ص ١٦٥.

(٢٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص٢٨٣، ٢٨٤.

(28) Preaux, C., L'Economie Royal des Lagides, Bruxelles, (1939) p.213.

(٢٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٨٤.

(30) Preaux, Loc. Cit.
(31) P.C.Z., I, 59009 (about 259 B.C) p. 14
(32) Ibid. Comment Lines, 11-12, p.15.

(*)الأيكونوموس: لقب يطلق علي أحد عمال المالية الرسميين. وكان من أهم ممثلي "وزير المالية" في إقليمه، ومعني هذا اللقب أصلا هو" مدير الشئون الخاصة"، راجع/ شحاتة محمد إسماعيل، الحرافات الموظفين في عصر البطالمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب ،جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٨. وتتكون كلمة الأويكونوموس (οικονομος) من مقطعين، الأول (οικο) والثاني (νομος) والمقطع الأول مشتق من الكلمة (οικι) أو (οικος) والتي تعني "بيتاً أو ضيعة" وكلمة (الاويكونوموس) تعني مدير الشئون الخاصة، راجع/ أبو اليسر عبد العظيم فرح، مهام الاويكونوموس (عامل المالية في مصر في عصر البطالمة، دراسة وثائقية) رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة عين شمس، القاهرة، ص ١٦-١٧.

(*)أرسينوي: هي إحدى أقاليم مصر الوسطي وكان اسمها في السابق "كروكوديلوبوليس" (Crocodilopolis) وتعني مدينة التمساح والاسم المصري لها "شتت Shetet" والآن مدينة الفيوم. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٤.

(33) P.Tebt, III, 704, 11. 19-25; Preaux, Op. Cit, pp. 214- 215.

(34) Preaux, Op. Cit, pp. 214- 215.

(٣٥) آمال محمد محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، دارسة سياسية اقتصادية اجتماعية في ضوء الوثائق التاريخية (٣٠ ق.م -٢٨٤م)، ١٩٨٠ -١٩٨١م، ص ٢٥٢.

(٣٦) نفسه، ص٢٥٩.

(٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٨٤.

(38) P. Tebt., III, 703, 11.63-68.

(*) الأرورة: هي وحدة القياس في الأراضي الزراعية وتساوي ٢٧٥٦ متراً مربعاً.

(39) P. Lille,8; إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٢٨٤

(٤٠) نفسه.

(*) فيلادلفيا: محلها الآن خرابة جرزة في شمال شرق محافظة الفيوم، راجع/ أيدرس بل: المرجع السابق.

(٤١) أيدرس بل، المرجع السابق،

(42) Rostovtzeff., Large Estate, p.122.

(٤٣) آمال الروبي، كرانيس – كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية والاجتماعيــة في العصـر الروماني (٣٠– ق.م –٢٨٤م) رسالة دكتورا ه غير منشــورة، كليــة الآداب، جامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص١٤٣.

(44) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(٤٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٤، ص ٥٩٠.

(46) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(٤٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٢٨٥.

(48) Husselman, E. M., "Papyris from Karanis" Michigan Papyri, vol., IX, (1971) pp. 55-57.

(*) ستراتيجوس: (στρατηχος): تعني القائد وهو لقب إغريقي خالص، وعين في الأصل لقيادة القوات العسكرية في الإقليم، ثم اصبح فيما بعد صاحب الاختصاصات المالية والمدنية، ثم صار في النهاية المدير الفعلي للإقليم، راجع/ أيدرس بل، والمرجع السابق، ص ٥٩.

(*) كانت مديرية أرسينوي (الفيوم) تختلف عن المديريات الأخرى من حيث التقســيم، حيــث كانت تقسم إلى أقسام (Merides والمفرد Meris) بلغ عددها أربعة من خلال جانــب من القرن الثالث ق.م وهــي: قســم "هيراكليــديس" في الشــمال، وقســم بوليمــون (Πολεμων) في الجنوب الشرقي، وقسم ثيميستوس (Θημεστος) في الجنوب الغربي، وقسم البحيرة الصغرى (Μικρα Λιμην) شمــالي قســم هيراكليديس، ولكن يبدو أن القسم الرابع قد اختفي في النصف الثاني من القرن الثالث، راجــع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ص٣٩٣-٣٩٤

-Also, Bevan, E, A History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty, London (1914), p. 117.

(*) كانت مصر في العصر الفرعوني تنقسم إلى أقسام كبيرة سميت بـ"مصر الســفلي " "أو أرض الشمال " وامتدت من البحر المتوسط إلى مجاورة ممفيس (منــف) (Memphis) أو "مصــر العليا "أو أرض الجنوب" " وتضــمنت بــاقي الــبلاد بالإضــافة إلى جزيــرة الفــانتين (Elephantine) في مقابلة أسوان (Syene) وكان كل من هذين القسمين ينقسم إلى وحدات إدارية عرف كل منــها باســم "هيسيبو" (Hesepu)أو سبيت (Sepet).

و لقد استبقي البطالمة النظام الإداري التقليدي في مصر من حيث تقسيمها إلى قسمين كبيرين هما، مصر العليا ومصر السفلي، ومن حيث تقسيم كل منهما إلى وحدات إدارية رئيسية ،ولكنهم غيروا المسمي إلى نوموس (νομος)، ووضعوا علي رأس كل منها حاكماً عسكرياً هو "ستراتيجوس" وفي عهد ا لبطالمة الأواخر أضيف إلى القسمين السابقين قسما ثالثاً هو "مصر الوسطي" وكان يسمي "هيبتانوموس"
(Heptanomια)، أي الأقاليم السبعة، فأصبحت مصر تنقسم إلى ثلاث أقسام مصر العليا، ومصر السفلي،و مصر الوسطي.
أما في العصر الروماني، فقد أبقي أغسطس علي هذا التقسيم، الذي لم يتغير إلا في أواخر عهد الرومان راجع/
Murray, J.G., Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880)pp.14,15.

عن النظام الإداري في مصر في العصرين اليوناني والروماني راجع:-

- محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١٦٥- ١٧٥.
- هـ أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٥٩.
- كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ص ١-٦.
- إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج ٢، ص ص ٣٩٤،٤٠٠.

- Ball, Op.Cit, pp. 5ff.
- Jones, the Cities of the Eastern Roman Provinces, Oxford, 1971, p.295.
- Breasted, H, A History of Ancient Egyptian, London, 1924, pp. 33-4.
- Dack, E.V., Recherches Sur Les Institutions de Village en Egypte Ptolemique, Studia Hellenistica. 7, (1951) p. 7.

(*) كان إصطلاح (Koinon) يطلق علي النقابات الرئيسية ذات الهوية الواحدة، أما مصطلح (Synodos) فكان يطلق علي النقابات الفرعية من ذات الهوية. راجع /حسين محمد احمد يوسف، النقابات في مصر الرومانية " دراسة وثائقية " الهيئة العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين رقم (١١٩)، فرع الصحافة (١٩٩٨م)، ص ٢١.

(٤٩) نفسه، ص ١٢.

(٥٠) نفسه .

(51) Rostovtzeff, M., SEHHW, Oxford, (1941), p314.
(52) Johnson, Op .cit., pp.392, 393.

(*) كانت كل مديرية في مصــر تســمي (Noμος) ولهــا عاصــمتها، وهــي المتروبــوليس (Metropolis) وكانت كل مديرية يتقسم إلى عدة مراكز سماها البطالمة والرومان علي السواء "توبارخياي"(Toπαρχηιαι)، وصل عددهم في إقليم هيرموبــوليس ماجنــا (Hermopolis Magna) (الأشمونين) إلى ستة مراكز. راجع / محمود ابراهيم السعدني، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(53) El-Mosallamy, A., "A private Letter about Transportation Charges" ICP (1986), p.114.
(54) Johnson, Op. Cit., p.393.
(55) Westermann, W.L & Keyes, C.W., Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia, New York, (1993) p. 156.
(56) Ibid., p.105.
(57) P.Col. 1 recto 4, col., 6,11. 1-7.

(*)الجمنازيارخوس : هو مدير معهد التربية" أجمنا سيارخوس" (γυμνασιαρχης) وكان هذا المعهد موجود في العصر البطلمي، بل وكان منتشراً في عواصم الأقاليم حيث الجاليــات اليونانية وكذلك كان منتشراً في القرى. إلا أن الإمبراطور أغسطس= = (Augustus) ألغي معاهد التربية، وإن كان قد أبقي علي الصبغة الرسمية للمعاهد التي كانت موجودة في عواصم الأقاليم (Metropoleis) راجع / محمود السعدني، المرجع الســابق، ص ١٧٢

(*)لقد أسهمت المصارف المالية إسهاما كبيراً في نشاط مصر الاقتصادي، وفي العصر البطلمي كان هناك مصرفاً ملكياً في الإسكندرية من المرجح أن أبوللونيوس "وزير المالية" هو الذي كــان يديره وذلك في عهد بطلميوس الثاني، وكان لهذا المصرف الرئيسي فروع أخرى في عواصم الأقاليم وأقسام إقليم الفيوم (Merides) والمراكز والقرى وكانت تخضع لإشــراف الإدارة المالية، كذلك كان للمعابد مصارفها المالية بها علي الأقل منذ النصف الآخر من القرن الثاني قبل الميلاد. بعد أن رفعت الدولة يدها عن إدارة ممتلكات المعابد، كما كان هناك مصــارف خاصة (ιδιοτικαις τραπεζιταις) ولعل هذا النوع من المصارف لم يكن يتعامــل إلا بأموال الأفراد فقط. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالــة، ج٣، ص ص ١٠١، ١٠٨، ١٠٩.

(58) Ibid., col., 7,11. 1-9
(59) Ibid., col., 4,11, 1-11.

(٦٠) حسين يوسف، المرجع السابق، ص ١١٠.

(٦١) نفسه .

(62) P.Hamb, 17, col., I, 11.1- 10, Arsinoe (A.D 210).

(63) Wilcken, U., & Mitties, L., Grundzug und Chrestomatie der Papyruskunde, Leipzig, (1912) p.440.

(64) Preaux , Op .Cit., p. 146

(*) كان هناك طريق بري يصلها (الواحة الخارجة) بالنيل عند أبيدوس علي النيل . -Murray ,Op. Cit. map, p .139

(*) بيلوزيون (تل الفرما) (Tell El - Farama) بالقرب ممن بور سعيد الحالية (بالوظة حاليا).

(65) Johnson, Op. Cit., p 403.

(66) Ibid.

(67) Ibid.

(٦٨) حسن الإبيارى، تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالفيوم ٢٠٠٤م، ص ٢٨٢ .

(69) O.Tait., 240,(A.D.34) .

(٧٠) حسن الإبيارى، المرجع السابق.

(71) O.Tait, 290 (about 62 A.D.)

(*) أي السوري،من لاوديكيا القديمة، أي اللاذيقية الحالية.

(72) Johnson, Op. Cit., p. 380.

(٧٣) حسن الإبياري، المرجع السابق.

(74) Johnson, Loc. Cit.

(75) Rostovtzeff, M., SEHHW, pp. 267, 268.

(*) ولقد سجل نقش هيروغليفي علي جدران معبد إدفو أن الإله حورس اهدي إلى ابنه الملك حورس الحي بطلميوس كل الأراضي المزرعة في كافة أرجاء مصر من ألفانتين حتى البحر، وقدم له وثائق الملكية وسجلاً وصفياً للمتلكات، وقد خطها جميعاً بيده، الإله تحوت في السجل السماوي، راجع/ مصطفي كمال عبد العليم، الأرض والفلاح في مصر في عصر البطالمة، (محاضرة ألقيت في مقر الجمعية المصرية للدارسات التاريخية) القاهرة (١٩٧٠) ص٤ .

(76) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(77) Ibid, Large Estate., p. 127

(٧٨) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ٥٩، ٦٠.

(79) Preaux, Op. Cit., p.488.

(٨٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٨٠.

(٨١) نفسه.

(*) لقد حكم بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني من (١٤٦– ١١٧ ق.م) و (Euergétes) هي كلمة يونانية مركبة من لفظين: الأول (eu) وتعني حسن، طيب،. الثـاني (ergétes) مـن (ergon) بمعني العمل، وبالتالي فالكلمة كلها معناها: فاعل الخير أو المحسن، الخير، راجـع /محمود السعدني، المرجع لسابق، ص ٥٦، حاشية رقم (٥١)

(82) P. Tebt ., 5, 11.60-61.

(٨٣) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٦٠– ٦٢.

(٨٤) إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢١٣، ٢١٤.

(85) Tarn, Op. Cit., p. 164.
(86) Rostovtzeff, Large Estate., p.43.
(87) Ibid. SEHHW., p.289.
(88) Revenue Laws, col., 36, ll. 11-19.
(89) Ibid., col., 43, 11. 11-16
(90) Ibid., col. 43, 11. 3-4

(٩١) إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٠٦.

(92) Rostovtzeff, SEHHW, p. 289.

(٩٣) إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٠٦.

(٩٤) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٨٩.

(٩٥) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١٦٠–١٦٢ .

(٩٦) نفسه، ص ١٦٥.

(٩٧) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٤٥، ١٤٦.

(٩٨) مصطفي عزمي محمد، البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني – الروماني دراسة أثريـة وحضارية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٦٤.

(*) في الممالك الشرقية، في العصور القديمة كان من حق الملوك تسخير رعاياهم لإنجاز بعض الأعمال من أجل الدولة، وفي أثينا (Athena) في ظل النظام الديمقراطي كان علي الأفراد تأدية بعض الخدمات التي كان يتطلبها الصالح العام، وكانت تلك الخدمات تسمي آنذاك . (Λειτουργια)

وفي العصر البطلمي باعتبار أن الملك صاحب الدولة وحاكمها الأعلى، فإنـه وفقـاً لآراء المصريين لم يكن تحت إمرته مواردها المالية فحسب، بل كذلك مجهودات الأهالي التي بفضلها

كانوا يساعدون الملك مساعدة فعالة في استغلال ضيعته، فكان الأساسان اللذان يقوم عليهما بناء الدولة المصرية هما:

امتلاك الملك للأراضي، وإجبار الأهالي علي العمل لصالحه، فكان يتعين علي المواطنين أن يخدموا الجماعة بجهودهم ومواردهم ، أو بعبارة أخرى أن يؤدوا للدولة خدمة دون مقابل إذا ما طلبت إليهم الدولة ذلك وهو ما عرف بالـ(Λειτουργια) ولقد أدخل الرومان علي هذا النظام في مصر تعديلات جعلته مختلفة كل الاختلاف عما عرفته مصر قبل عصر الرومان ولاسيما حيث امتداده ليشمل كل طبقات المجتمع، ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الخدمات الإلزامية، فقد كان قوام أحدهما لخدمة اليدوية بينما كان قوام الآخر الثروة.

راجع/ أبواليسر فرح، "الدولة والفرد في مصر"ظاهرة هروب الفلاحين في عصر الرومان "عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٥٤، ١٥٥.

- أيضا: راجع /Rostovtzeff, SEHHW, p.271–
- وكذلك عن موضوع الخدمة الإلزامية راجع/:–
- نافتالي لويس، المرجع السابق.
- نصحي، مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٣٨١– ٣٨٥.
- Lewis, Exemption form Liturgy in Roman Egypt acts du xe Congress International de Popyrologues, (1964)pp. 69 –79.

(99) P. Tebt, I, 27, 11.54-64.

- كاتب المركز: (Τοποүραμματευς) هي كلمة تنقسم إلى جزأين:

الأول: (Τοπος) وتعني "المركز"، وهو إحدى الوحدات الإدارية التي كانت تنقسم إليها مصر في العصرين اليوناني والروماني.

الجزء الثاني: (γραμματευς) وتعني" الكاتب" فيصبح معناها كاملاً "كاتب المركز" وعلي رأس كل مركز كان هناك رئيس يسمي "توبا رخ" (τοπαρχης)

(*) كاتب القرية: هي كلمة مكونة من : كلمة (κωμη) بمعني "القرية" وهي احدث الوحدات الإدارية في مصر في العصرين اليوناني والروماني وكلمة (γραμματευς) وتعني كما قلنا سابقاً "الكاتب" وكان علي رأس كل قرية رئيس يسمي (κωμαρχης) أي "الكومارخ" أو (العمدة)

- راجع/ كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ص ١٢–٢٢.

(100) Rostovtzeff , M ., FSELEHT,p.166.

(101) Tarn, The Hellenistic Civilization, p.189.

(102) P. Tebt, III, 786, 11.1-13 (about 138 B.C)
(103) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166- 170.
(١٠٤) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٥.
(١٠٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٦٥.
(106) Rostovtzeff, "Angariae" Klio, 6, (1906) p. 254
(107) Ibid.
(108) Llewelyn, S. R., "New Documents Illustrating Early Christianity", vol., 8 Cambridge, (1998), p. 89.
(109) Ibid.
(110) U.P.Z, 110, 11.173-181; Rostovtzeff, Large Estate, p.108.
(111) Rostovtzeff, SEHHW,p.316
(١١٢) آمال محمد الروابي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٥٢
(١١٣). نفسه.
(١١٤) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٤٥.
(115) Wallace, S.L., Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton, (1938), p. 78.
(١١٦) منيرة محمد الهمشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤– ٣٠٥م) الهيئة المصرية العامة للكتاب، تاريخ المصريين (١٤٥)، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٣٩.
(117) Johnson, Op.Cit, p.403.
(118) Wallace, Op.Cit., p. 92.
(119) Ibid, 89.
(120) BGU, I, 266; Wallace, Taxation, p. 89.
(121) P. Tebt, III, 750, 11.1-24. (about B.C187).
(122) Ibid, 11. 16-17.
(123) Rostovtzeff., SEHHW, p. 315.
(124) P. Tebt, III, 748, 11.1-20 (about, 243 B.C)
(125) Ibid, Comment Lines, 14-15, p. 170.
(*) ربما كان "زينودوروس" هذا هو نفسه الذي ورد في بردية الحيبة (P.Hib,1,59) والتي تعود إلى تاريخ مقارب لبردية تبتونس (٧٤٨) حيث تؤرخ بـ (٢٤٥ ق.م) وكان زينودورس يشغل منصب مراقب الحسابات لأحد مراكز أقاليم اوكسيرينخوس.
(126) P. Tebt, III, 749, 11.1-6 (about 243 B.C)
(١٢٧) حسين حسين رزق، الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني، في ضوء الأوراق البردية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، كلية الآداب القاهرة، ٢٠٠٥م، ص ٢٤

(128) P. Tebt, III, 704, 11.19-22. about 208 B.C
(129) Ibid, 905 (Early 2nd Cent B.C)

(*) بوباستيس : إحدى قري إقليم الفيوم.

(130) BGU, II, 15.

(١٣١) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٩٤

(*) في أواخر عهد البطالمة كانت الحكومة المركزية، تدعيماً لسيطرتها علي إقليم طيبة، قد عينت هناك موظفاً يحمل لقب الإبستراتيجوس (επιστρατηγος) أي" قائد " أو "حاكم" نائب عن الملك مزوداً بسلطات مدنية وعسكرية واسعة، وراقت الفكرة لأغسطس تقسم مصر إلى ثلاث مناطق كبري علي رأس كل منها ايستراتيجوس (أي مدير عام) وهي:

١- طيبة

٢- مصر الوسطي: والتي سميت رسمياً الأقاليم السبعة والإقليم الأرسينوي

٣- الدلتا

- راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٩٨.

(١٣٢) الحسيني احمد عبد الله، الإدارة والقانون في مصر الرومانية (دراسة لوظيفة الابستراتيجيا) عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط٢، ٢٠٠٠م، ص ٧٢

(١٣٣) نفسه، ص ٧٨

(134) P. Col. I recto 4, cols., 1, 1.2; 3, 1.2; 4, 11.2-3.; 5,1.5; 7, 1.2.; 9; 1.2

(*) الباجوس (Pagus) هو أحد وحدات التقسيم الإداري (في العصر البيزنطي) التي استحدثها الرومان، ويبدو أنها حلت محل المركز (Τοπος) عام ٣٠٧/ ٣٠٨ ميلادية، راجع/ حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ٤٤.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(*) هذه الوظيفة تختص بالإقليم، وهذا اللقب مشتق من كلمة (νομος) بمعني " مرعى" وربما كان له علاقة بمراعي الحيوانات التي تستخدم في النقل أو المشرف عليها.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(135) P. Oxy, LV, 3788, 11.1-9.
(136) BGU, I, 266.
(137) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.
(138) Rostovtzeff "Angariae" Kilo, 6, p. 254.
(139) Wallace, Op. Cit., p. 92.
(140) P. Oxy, XVII, 2131, 11, 11-18.
(141) Wallace, Op. Cit., p.78.

(142) Rostovtzeff, Social and Economic History in Roman Empire, vol., 1, Oxford, (1979) p. 145. وسوف نشير إلى هذا المرجع بالاختصار(SEHRE)

(١٤٣) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

(144) Tacitus, Annales, X11, 43. سيد احمد علي الناصر، تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، دار النهضة العربية، ج٣، القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٥٨.

(١٤٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٩.

وأيضا: راجع/

- Westermann and Keyes, Op. Cit., p.106.
- El Mosallamy, Op. Cit., pp. 114- 145.
- Zaky aly, "Sitologia in Roman Egypt" JJP, IV, (1950) p. 302.

(146) P. Tebt III, 786 11.1-13, (about 138 B.C)

(*) لقد كان مزارعو الملك يؤلفون في كل قرية جماعة للدفاع عن مصالحهم وتحمل مسئولياتهم نحو الدولة وكان لكل جماعة من هذه الجماعات رئيس وسكرتير يساعده شخص واحد أو اكثر. راجع/ حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص ٣٨.

(147) Rostovzteff, FSELEHT, p. 166.

(148) Rostovtzeff, SEHHW, p. 280.

(١٤٩) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٦.

(150) P. Tebt., I, 92, 11.1 –9, (Late Second Century B.C)

(*) يذكر ناشر البردية أن "النهر العظيم "(μεγαλου ποταμου) في هـــذه البرديـــة لـــيس المقصود به نهر النيل، ولكن المقصود به بحر يوسف (Bahr Yosuf) وهو فرع طبيعي من النيل يخرج من مجراه الرئيسي بالقرب من أسيوط وبعد ري إقليم الفيوم بفرغ ما تبقي من مياه في البحيرة التي تسمي الآن بيركة قارون، راجـــع/ Ibid., comment Line, 2. p, 408، و أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٣.

(*) بطلمية بورجيتيس، يشير ناشر البردية إلى أن ذكر بطلمية بورجيتس في البردية علـــي أنهـــا عاصمة إقليم أرسينوي، هو شئ يثير الدهشة ، وذلك لأنه بدون شـــك، فـــإن الفيـــوم (أرسينوي) لم يكن لها عاصمة أخرى سوي كروكوديلوبـــوليس (Crocodilapolis) أو أرسينوي التي كانت بدون شك عاصمة الإقليم في العصر الروماني وعلي الجانب الآخر فإن بطلميوس بورجيتيس وصفت في بعض البرديات علي أنها قرية (κωμη) تابعة لمركـــز هيراكليديس وهو الأرجـــح. P. Tebt., Op. –Cit ,. p 410 .

(*) بحيرة موريس (هي الآن بحيرة قارون).

(151) P. Tebt, I, 43, 11.2-3
(152) P. Tebt, III, 856,recto, cols., 1-VI, verso, cols., 1-X (about 171 B.C)
(153) Ibid., recto, col.,1, 11. 1-9, verso, col.,1, 1.50.
(154) Ibid., verso, col. IV, 1.87
(155) Ibid. , verso, Col., IV, 1.22.
(156) Ibid., verso, Col., IV, 1.33
(157) Ibid, p.78
(158) P. Tebt, IV, 1139, 11,33 –37(about 123 B.C)
(159) Ibid., p. 198
(160) P. Tebt, III, 858, (Mid Second Cent. B.C)
(161) Ibid., p. 101; Comment Line , 1, p,91.
(162) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 104.
(163) Z. Ali, Op.Cit, p. 293.
(164) Ibid
(165) Ibid, p. 294.
(166) Westermann and Keyes, Loc.Cit.

(١٦٧) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٣٨.

(١٦٨) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

(*) لقد أرسلت مصر في عهد أغسطس عشرين مليون (modii) من الغلال، وذلك كل عام إلى روما أي ما يعادل مائة و أربعون ألف طن، وفي عهد نيرون أطعمت الغلال المصرية روما لمدة أربعة اشهر، في كل عام ٦٠ مليون modii من الغلال لابد أن تصل إلى روما عبر البحر أي ما يعادل ٤٢٠ ألف طن، في عهد نيرون كان وصول أسطول الغلال من الإسكندرية كـان يتم الترحيب به كحدث هام جداً، راجع/

(www.2. rgzm.de) Merchant Vessels and Maritime. Commerce in Roman Times, by Giulia Boetto, Trans- to E - Calcagno, C,.

(١٦٩) منيرة الهمشرى، المرجع السابق، ص ٣٩.

(170) P. Tebt, III, 703, 11.70 –85 (late 3rd cent. B.C)
(171) P. Tebt, III, 704, 11, 22-23, (208 B.C)
(172) Ibid., 858, 11.1-17, (Mid Second Cent. B.C)

(١٧٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٠.

(174) P. Tebt, III, 856, (171. B.C)
(175) P. Col. 1 recto 4, Ibid. recto 5.
(176) Westerman and keyes, Op. Cit., p. 154.
(177) P. Col., 1 recto 5.

(*) لا يمكن إصلاحها علي أنها قرية هيراكليا (Ηρακλειας) والتي سوف تظهر في (col., 3, 1.9) لأنه ليس هناك قرية ظهرت مرتين في القائمة.

(*) اسم الأب هنا مفقود

(*) وجود شرطة طويلة (–) بعد أسم سائق الحمار توضح لنا أن اسم الأب لم يعط وهناك من فسر وجود الشرطة علي أنها تشير إلى ان اسم الأب كان هو نفس اسم الشخص المذكور في القائمة ولكن هذا التفسير لا يتطابق بنجاح مع وثيقتنا لان قائمة سائقي الحمير ذكر بها اسم الأب واسم الشخص رغم انهم متشابهان مثل (Ερμας - Ερμα(col., 1,1.9); (–Ηρων– Ηρωνος(col,2,1.9); Πτολλας - Πτολλα(col.,4,1.7) لذلك فإن افضل تفسير لوجود هذه الشرطة هو أن اسم الأب (اسم الأسرة) غير معروف.

–Westerman and keyes, Op. Cit., p. 160.

(178) Ibid, p. 161, Comment Line 7.
(179) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1.8.
(180) P. Tebt,. III, 858, 1.2.
(181) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1,1-24
(182) Ibid., col., 2, 1.12.
(183) Westermann and Keyes, Op.Cit. pp. 156-162
(184) Ibid., p. 104.
(185) P. Col., I recto 4 , col., 3, 1-9.

(١٨٦) نجد أن هناك ممثلين ينوبون عن سائقي الدواب في استلام مستحقاتهم لدي الدولة

- في الإيصالات الآتية (cols., 1,4,5,6,7,9,16,18,19.)
- كما نجد أن السائقين الذين تعاملوا مع الحكومة مباشرة دون وكيل ينوب عنهم في الإيصالات الآتية: (cols., 3, 8, 13, 15)

(187) P. Col. 1 recto 4, col., 16, 11.1-13.
(188) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 101.
(189) P.S.1., IX, 1053, 11,1-6. Oxyrhynchus (2nd or 3rd Cent A.D)
(190) Westermann, and Keyes, Op. Cit., p. 157.
(191) Ibid.
(192) P. Hamb, p.17 Arsinoe (about 2 10 A.D)
(193) P. Col., 1 recto 5.

(١٩٤) نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة ج٣، ص ٦٦.

(*) يري نصحي انه لا يمكن التسليم بوجود خطين متماثلين علي جانبي النيل، وذلك لأن عبور النيل كان أمرا ميسورا، ولأن وجود خطين علي ضفتي الفرع الكانوبي كان لا يفي بالحاجة

في الدلتا بسبب اتساع رقعتها، كما أن ضيق الوادي في مصر الوسطي والعليا لا يبرر وجود خطين، هذا إلى أن طبيعة الأرض في بعض جهات هذه المنطقة لم تسمح حتى الآن بوجود طريق متصل بين أسوان والقاهرة علي كل من جانبي النيل، ومن ناحية أخرى لابد من مكاتب البريد لم تقتصر علي ذلك الخط الرئيسي الممتد بين الإسكندرية وأسوان، وإلا كيف أمكن البطالمة ووزراؤهم وكبار موظفيهم تبادل الرسائل مع باقي الموظفين في الدلتا والفيوم والواحات. راجع/ نصحي ج٣ ص ٦٦- ٦٧.

(195) Preisigke.,F " Die Ptolemaische Staatpost" Klio, 7 (1907) p. 255.

(١٩٦) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(197) P.Hib. , 110, verso . p. 286.

(198) Ibid., verso (cols., II,III) 11. 55-114 (255 B.C)

(١٩٩) إبراهي نصحي،المرجع السابق، ص ٦٧.

(200) Preisigke , Op.Cit., p. 247.

(٢٠١) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٢٠٢) نفسه.

(203) P.Hib., Op .Cit., 1. 78.

(204) Ibid., 1. 82

(205) Ibid., 11. 80, 85

(206) Ibid., 1 . 86.

(207) Ibid, 1, 87.

(*) الحيبة: في محافظة المنيا قرب مركز الفشن وإنما علي الشاطئ الشرقي للنيل حالياً.

(٢٠٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(209) Preisiqke, Op.Cit. pp. 266 -269

(210) P. Hib.,Op.Cit., 11. 55-60.

(211) Ibid, 11. 75-87.

(212) Ibid, 11- 100-105.

(213) Ibid, 11 . 65-69.

(214) Ibid, 11. 91-96

(215) Ibid , 11.106-108.

(216) Ibid, 11.65-69.

(217) Ibid, 11.91-96.

(218) Ibid, 11.91 –96.

(٢١٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(220) Ibid, 11.65 , 70, 75, 91, 97, 100, 106, 109.

(221) Ibid, 11.61 , 65, 70, 91, 97, 100, 106, 109

(٢٢٢) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(223) Preisigke, Op.Cit. pp. 269 – 271.

(224) www.uni-koeln.de , Llewelyn , S.R..L., Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timetable , ZPE, 99 (1993) p. 47.

(٢٢٥) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٦٩.

(226) Llewelyn, Loc. Cit.

(227) Prieisgke, Op .Cit, p. 272.

(٢٢٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٢٢٩) نفسه.

(٢٣٠) نفسه.

(٢٣١) نفسه .

(232) Llewelyn, Op. Cit., p. 51

(٢٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(234) Wilcken, U., Op. Cit., p.372

(٢٣٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون (επιτηρηται) في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٦ (١٩٩١م)، القاهرة، ص ٥٣

(٢٣٦) منيرة الهمشري، المرجع السابق، ص ١٠١.

(237) P. Oxy, XVII, 2131, 11.-1-19.

(238) Z. Aly. Op. Cit., pp. 293-294

(239) P. Tebt, III, 704, 11,14-25.

(240) P. Tebt, III, 704, 11,14-25.

(241) P. Tebt, III, 708, 11,1-5.

(٢٤٢) الحسيني احمد عبد الله، المرجع السابق ص٧٢.

(٢٤٣) نفسه.

(244) P. Tebt, III, 786, 11,1-13.

(245) BGU, II,15.

(246) P. Col, 1 recto 4.

(247) El- Mosallamy, Op. Cit. p.114.

(248) Westermann and Keyes, Op. Cit. ., p. 134.

(249) P. Col., 1 recto 4.

(250) Ibid, cols., 3,11. 4-5, 4,11. 5-6. 5. 5,11.5-6. 6.6,11.4-5

وذكر مرة واحدة مثل السلطات الإستراتيجوس في قسمي أرسينوي وبوليمون. col., 8,11.5-6.

(251) Ibid., col., 8, 11-4-6.

(252) P. Tebt, III, 703, 11.70-87.

(٢٥٣) أبو اليسر فرح، مهام الاويكونوموس، ص ١١٢.

(254) P. Tebt , III, 704, 11.15-22.

(٢٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٢٥.

(256) Z. Aly, Op. Cit. p. 294.
(257) P. Tebt. III, 750, 11.1-6.
(258) P. Tebt, III, 753.

وهذه البرديات تتحدث عن التأكيد علي أن تكون الغلال نظيفة وغير مغشوشة:-

(259) P. S. I. 1043; P.Oxy., 708.; P. Hib., 98 ;P. Tebt., 751.
(260) Z. Aly, Op. Cit., p. 293.
(261) Ibid., p. 298.
(262) Ibid.
(263) P. Flor, I; Ibid.
(264) Wallace, Op. Cit., p. 36.
(265) Z. Aly, Op. Cit., p. 299.
(266) Ibid., p.296.

(*) من المحتمل أن أول وثيقة باللغة اليونانية أشارت إلى حراس المحاصيل ترجع لعام ٢٥٨/٢٥٧ ق.م راجع/ حسين رزق، المرجع السابق، ص١٨٥ .

• عن حراس المحاصيل في العصرين اليوناني والروماني راجع:-

- P.S.I, IV,344; V, 490; 1,44;P. Petrie,11,2, col.1(undated)
- P. Tebt, 731; 714, 715; 927; P.Hamb., 1,27, P .Lille, .II ,1 .
- P. Entenux, 55; P.Hib,1,54;P. Tebt. IV;1135;I,159; III, 74.
- BGU. VIII, 1836;1851; P. Tebt, III, 1057; 922; 831, III, 715

(267) P. Tebt. I, 27,11.47-64(113 B.C)

(٢٦٨) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(*) من الوثائق التي تناولت حراسة الشونة في العصرين البطلمي والروماني الآتي :

- P.C.Z, IV, 59745, notes, pp. 171-173;, P. Petaus, 70, P. Ryl, II,90; P. Oxy, XXXIV, 27149.

(٢٦٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٦٥.

(٢٧٠) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٢.

(٢٧١) نفسه.

(*) من الوثائق التي تناولت حراسة الصوامع

- P.C. Z., II, 59292;, III, 59509, P. Tebt, III, 857; P. Mich. , V, 226, IX, 52;, P.Oxy, III, 522.

(٢٧٢) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٦٤.

(273) P.Hamb.1.17.

(274) Westermann &Keyes,Op.Cit.,P.157.
(275) Z. Aly. Op. Cit. p. 304.
(276) Turner, E.G., "Egypt and the Roman Empire: the "Δεκαπρωτοι" JEA, 22, (1935)pp.7-8
(277) Ibid. p.8. note, 5.

لقد فحص "تارنر" سبعة عشر مرجعاً للديكابروتوي والتي يرجع أقدمها إلى ٢٤٧ م،

- Turner Loc Cit; P.Fay., 85.
(278) Z. Aly. Op. Cit., p.306.
(279) Ibid., p. 307.

(*) في بردية P.Oxy.,1410 كان مدة ولايته ٥ سنوات، في بردية P.Oxy.1257، كانت ٤ سنوات، راجع/ -Turner, Op. Cit. p.8

(280) Ibid.
(281) Z. Aly, Op.Cit., p.305
(282) Turner, Op. Cit., p. 9.
(283) Ibid, pp. 10-11

الفصل الثاني

الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها

لقد اهتم البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري، وتمثل هذا الاهتمام في عنايتهم الفائقة بالطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها علي ساحل البحر الأحمر[١] ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، فقد أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط أجزاء البلاد بعضها ببعض، فضلاً عن تمهيد الطرق القديمة وصيانتها، وخاصة تلك التي تربط النيل بالبحر الأحمر، وذلك لأنها تمثل شرايين رئيسية للمواصلات(أنظر ملحق رقم ٣)[٢].

وكانت هذه الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر تمر عبر الصحراء الشرقية، تلك الصحراء التي لعبت دوراً هاماً في تاريخ مصر؛ فقد كانت مصدراً للذهب، النحاس والعديد من المعادن الأخرى والأحجار الكريمة، فضلاً عن كونها المكان الذي تعبر من خلاله تجارة بلاد العرب والصومال والهند؛ ونتيجة لذلك فقد تم بناء عدداً كبيراً من الطرق هناك خلال العصور القديمة (العصر الفرعوني و اليوناني- الروماني) وكانت لتلك الطرق أهمية خاصة خلال الاحتلال الروماني لمصر، حيث أعيد افتتاح العديد من المناجم والمحاجر وتم التنقيب عن أخرى جديدة[٣]. وقد سهلت تلك الطرق استغلال الرومان لمحاجر ومناجم الصحراء الشرقية، وفي هذا الصدد يعترف "ميريدث" (Meredith) بأن الرومان قد استغلوا خلال القرون الأربع الأولى الميلادية صخور منطقة الصحراء الشرقية ومعادنها[٤].

ولقد انشأ البطالمة والرومان العديد من المحطات والآبار وأيضا الأبراج؛ وذلك لخدمة قوافل التجارة التي تعبر من خلال الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، فها هو "سترابون" يخبرنا "بأن بطلميوس الثاني "فيلادلفوس" الذي قيل أنه أول من فتح بجيشه الطريق بين قفط (Coptos) علي النيل وبيرينيكي علي شاطئ البحر الأحمر،

هو أول من انشأ المحطات علي هذا الطريق لخدمة القوافل التجارية التي تمر من خلاله[٥]" أما الآبار فيبدو أنها كانت قليلة أثناء العصر البطلمي؛ وذلك ما نستنتجه من قول "سترابون" أيضا "بأن تجار القوافل كانوا فيما مضي – أي في عصر البطالمة وربما قبلهم – يسيرون ليلاً مهتدين بالنجوم، وكانوا كالملاحين يحملون أيضاً الماء في رحلاتهم، أما الآن فقد أعدوا الآبار بأن احتفروها علي عمق بعيد، كما أنهم إبتنوا صهاريج للأمطار مع أنها نادرة"[٦] وإن دل قول سترابون هذا فإنما يدل علي أن الآبار، وربما الأبراج أيضا، كانت كما قلنا نادرة جداً في العصر البطلمي في حين أنها انتشرت وبكثرة في العصر الروماني كما يؤكد علي ذلك سترابون . أما بالنسبة للأبراج فيبدو أنها سمة رومانية خالصة لأن الأبراج من أهم خصائصها أنها كانت تستخدم كإشارات علي الطريق، تدل الذين يعبرون من خلالها سواء كانوا من المسافرين أو من القوافل تجارية علي الاتجاه الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هذه الأبراج كانت منتشرة في العصر البطلمي لما كانت هناك حاجة إلى الاهتداء بالنجوم لمعرفة المسار الصحيح للطريق.

ويجدر بنا قبل أن نبدأ في الحديث عن الطرق البرية بين النيل والبحر الأحمر أن نلقي أولاً: الضوء علي المحطات والأبراج الواقعة عليها، لنتعرف علي سماتها وأشكالها والعلة من وجودها.

(أ) المحطات:

لقد انشأ البطالمة والرومان العديد من المحطات علي طول الطرق الصحراوية التي تعبر الصحراء الشرقية لتصل النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك لخدمة ، وحماية، وأيضا مراقبة أولئك الذين يعبرون من خلال تلك الطرق. والمحطة غالباً ما تكون عبارة عن "مبني قائم الزوايا وذو حوائط مبنية من الحجارة وبه أبراج دفاعية في كل الزوايا تقريباً، وكذلك علي جانبي البوابة الرئيسية، وبه عدد من الحجرات الصغيرة للحراس

والمسافرين، وفي منتصفه يوجد بئر، ومكان مفتوح للماشية مزودة بخزانات للمياه مصنوعة غالباً من قوالب الطوب الأحمر المحروق لتخزين وحفظ المياه" [٧].

ولقد أقام الرومان العديد من تلك المحطات المائية (Watering Stations) أو "الهيدرويوماتا" (Hydreumata)، وكذلك العديد من المحلات المخصصة لنزول القوافل علي مسافات مناسبة، ولقد كانت الصحراء مزودة بمصدر للمياه العذبة عن طريق آبار المياه الجوفية الموجودة علي مسافات غير بعيدة من سطح الأرض[٨].

ولقد كان هناك اختلافاً بين المحطات، يتوقف هذا الاختلاف علي طبيعة الأرض التي أقيمت عليها المحطة وكذلك مدي خدمتها لحركة المرور[٩] فقد كانت تلك المحطات تقوم بالعديد من المهام ومنها:-

١- المهام الإدارية: حيث أن العديد من تلك المحطات كان عبارة عن نقاط تفتيش وتحصيل للضرائب المفروضة علي القوافل التجارية ووسائل النقل[١٠] فضلاً عن مراقبة التجار المسافرين وحمولاتهم التي تعبر من خلال الصحراء ؛وذلك كما قلنا، لضمان تحصيل المكوس الجمركية المقررة[١١] كما أن تلك المحطات كانت نقاط توصيل وتوقف وإمداد للقوافل التجارية التي تمر بها سواء كانت تلك القوافل تجارية أو عسكرية[١٢] كما أنها أيضا تراقب تنفيذ الأوامر والقوانين المالية[١٣].

٢- المهام الأمنية: والتي تنقسم بدورها إلى شقين:

الشق الأول: حماية الطرق والقوافل التجارية. ويدل علي ذلك موقع المحطة أو المكان الذي بنيت فيه، حيث أن الغالبية العظمي من تلك المحطات يقع في قاع الوادي أو بالقرب من مناطق مرتفعة، ولكن القليل منها كان يقام بجوار الارتفاعات العالية والتي تزيد من قدرتها الدفاعية بشكل كبير وذلك إن دل فإنما يدل علي أن

تلك المحطات لم تبن في الأصل لتقاوم الحصار لفترة طويلة، أو تساعد علي صد اعتداءات أي قوي أخرى[١٤] ولكن يبدو أن الرومان أنشأوا ما أدركوا أنه مطلوب لمكافحة المجموعات الصغيرة من قاطعي الطريق، من البدو أو المغيرين الذين ينهبون القوافل التجارية و حمولات التجار سواء الذين يمرون بتلك المحطات أو الذين يمدون المعسكرات والعاملين في المناجم والمحاجر بما يحتاجونه من مؤن[١٥] وما يؤكد ذلك قول "ميريدث" بوجود خمسة نقوش هي عبارة عن رسائل من جندي إلى أخيه تتحدث عن الاحتياجات اليومية من الزيت والخبز والخضراوات. الخ، والتي يحتاجها الناس الذين يعيشون في منطقة الفواخير (El- Fawakher) التي تقع علي الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، ويبدو أن جيشاً كان يقيم في تلك المنطقة لفترة من الزمن[١٦] وربما يدل ذلك علي أن الفواخير كان بها حامية عسكرية لحماية الطرق[١٧] فقد كان من أهم واجبات الحاميات العسكرية مراقبة الطرق والإشراف علي القوافل التجارية التي تعبر الصحراء الشرقية إلى قفط، وكذلك السفن التجارية القادمة عبر النيل إلى قفط[*][١٨]وكان أهم تلك الحاميات الحامية الموجودة في لاتوبوليس (Latopolis[*]) (أسنا الحالية): والتي كانت ترسل الجنود للعمل في حراسة الطرق الصحراوية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر[١٩].

فضلاً عن وجود بعض الفرق العسكرية التي تقوم بحراسة المحاجر وآبار المياه في الصحراء الشرقية، وكذلك تلك الموجودة علي الطرق المستخدمة[٢٠].

أما الشق الثاني: فهو تعزيز الحكم الروماني (أو تعزيز وجود الاحتلال الروماني) فقد كانت الحاميات العسكرية تقيم محطة حيثما كان السكان يسببون القلاقل والاضطرابات، أو في الأماكن التي كان يوجد بها تجارة أساسية أو ممتلكات اقتصادية وذلك بغرض حمايتها [٢١] . ولقد كانت مصر العليا (Ano Aigyptos) إحدى المواقع التي أثارت القلق في ظل الاحتلال الروماني، بالإضافة إلى أن تلك

المنطقة كانت تؤدي دوراً ووظيفة اقتصادية هامة. لذلك فقد كان من الضروري، بل ولابد من تواجد عسكري مرئي ومؤكد[٢٢] ؛ولذلك فقد وضع الرومـان فيلقـاً في طيبة[*] وثلاثة كتائب في أسوان (Syene) [٢٣][*] فضلاً عن أن تلك المنطقة كانـت مركزاً رئيسياً للعديد من الثورات القومية من زمن الاحتلال البطلمي[٢٤].

(ب) الأبراج:

بالإضافة إلى المحطات التي امتدت علي طول الطرق الصحراوية التي تصـل النيل بالبحر الأحمر، فقد أقام الرومان العديد من الأبراج علي طول تلك الطرق(أنظر ملحق رقم ٤ ، ٥، ٦ ، ٧) ومن الملاحظ أن تلك الأبراج تقع في أمـاكن مختلفـة فالبعض منها يقع فوق قمة الجبل، والبعض الآخر يقع علي جوانبه، وبعضها أسـفل التلال أو علي حوافه، أو تتوسطه، أو مجاورة لقاع الوادي، والعديد منها يقع مباشرة في قاع الوادي[٢٥]. كما يلاحظ أيضا أن تلك الأبراج تختلف في المقـاس و الشـكل والصنعة[٢٦] فقد ثبت بالدليل الأثرى أن الأبراج علي طريق قفط – ليوكوس لـيمن كانت مربعة الشكل في حين أن بعض الأبراج علي الطرق الأخرى جاءت دائريـة الشكل والقليل من الأبراج علي طول طريق أبو شـعر (Abu Shaer = ميـوس هورمـوس)، مـونس كلاوديـانوس (Mons Claudianus) وكينوبـوليس (Kaenopolis= قنا Qena) تقترب من أبراج طريق قفط ليوكوس من حيث أنها أبراج مربعة الشكل وكذلك من حيث المقاس والجودة[٢٧] وإن دل هذا الاخـتلاف سواء في موقع إقامة البرج أو في شكله أو في مقاسه، فإنما يدل علي اختلاف الغرض من إقامة هذا البرج فضلاً عن أن هذا الاختلاف قد يعكس اختلافاً في عصر البنـاء والوظيفة[٢٨] لذلك يبدو أن تلك الأبراج كانت تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

١- أبراج الإشارة. ٢- أبراج المراقبة. ٣- أبراج التفتيش[٢٩].

١- أبراج الإشارة:

يري البعض أن الأبراج المربعة الشكل كانت تستخدم كإشارات علي الطريق، فضلاً عن وجود بعض المعالم التي كانت تستخدم لنفس الغرض[٣٠].

وكانت الأبراج التي تستخدم بغرض الإشارة لابد أن تكون ظاهرة للعيان[٣١] لذلك فقد وضعت تلك أبراج في أماكن مرتفعة بحيث يمكن رؤيتها من بعيد [٣٢] كذلك كان هناك خط مستمر من العلامات سابقة الذكر بين كل برجين متعاقبين[٣٣].

وقديماً كان السفر عادة ما يكون باستخدام أدلاء من ذوي الخبرة بتلك الطرق لتحاشي الحاجة إلى علامات الطريق[٣٤] أو كما ذكر "سترابون" كما قلنا سابقاً "بأن تجار القوافل كانوا يسيرون ليلاً مهتدين بالنجوم[٣٥] وذلك لأن العديد من الطرق (إن لم يكن جميعها) لم يكن بها علامات ترشد المسافرين إلى الطريق الصحيح ولقد كانت قفط- ليوكوس ليمن علي سبيل المثال تجتاز من زمن بعيد ولكن لم توضع لها علامات إلا في العصر الروماني، كما أن هناك طرقاً معينة كانت غير واضحة واصبح ارتيادها أكثر سهولة بواسطة الإشارات التي وضعت علي مسافات قريبة وبشكل متكرر[٣٦].

٢- أبراج المراقبة:

هناك العديد من الأبراج التي شيدت بغرض مراقبة رواد الطريق، لذلك فقد شيدت هذه الأبراج فوق قمم الجبال حتى يتسنى لحارس البرج رؤية الطريق بشكل واضح، وذلك بغرض تأمين الطريق، حيث أن السفن التي تسافر من وإلي الشرق عبر البحر الأحمر وهي محملة بمختلف البضائع تحتاج إلى تأمين تلك البضائع أثناء نقلها عن طريق البر، وكذلك بعض المناجم وخاصة مناجم الذهب، فضلاً عن عمليات النقل

التي تتم بين الأقاليم المختلفة تحتاج إلى إمدادها بالحماية اللازمة عن طريق الحراس المقيمين في المحطات علي امتداد الطرق الصحراوية[٣٧].

وكان الجنود يرسلون من الحاميات العسكرية الموجودة في المحطات المائية ويتم توزيعهم بالتناوب ليراقبوا الطريق من خلال تلك الأبراج، وكانت المراقبة تتم بالتنسيق مع باقي الأبراج المنتشرة علي طول الطريق، وذلك بتبادل الإشارات أثناء مرور أي من القوافل[٣٨] ولقد كان هؤلاء الجنود أما الهم يؤدون خدمة إلزامية أو ألها كانت قوات من الجيش النظامي، أو قوات تخدم في مهمة مناوبة حراسة الأبراج[٣٩] ويبدو أن غالبية الأبراج كانت مأهولة بشكل مستمر، ولكن علي الرغم من وجود ما يدل علي طول فترة الإقامة فإن ما تم العثور عليه غير كاف، وربما يرجع ذلك إلى أن بعض الحاميات العسكرية ربما استخدمت فيما بعد أوعية أكثر مرونة مثل: جلد الحيوانات، والجلد المدبوغ، أو صناديق من سعف النخيل والسلال التي لا يترك منها إلا القليل أو لا يترك منها شئ علي الإطلاق[٤٠].

وكانت غالبية الأبراج مكشوفة أو كان بها تجويف موجود في قمة بعض الأبراج استخدم كواقي وحامي من الرياح، ومن المحتمل أنه كان يكفي لشخص واحد فقط، بينما يبقي الآخرين اسفل البرج ويحل الواحد منهم محل الآخر في فترات منتظمة ويفترض، هذا الوضع وجود حامية إضافية قد تكون مجاورة للبرج[٤١].

وكان علي المقيمين في البرج أن يكونوا متواجدين بشكل دائم فيه عندما يحين الوقت المناسب لإرسال أو استقبال إشارة بمعرفة عامل الإشارة أثناء مرور إحدى القوافل[٤٢] ولقد كانت الإشارة ترسل للهيدريوما المجاورة لتعلمها باقتراب وصول القوافل التجارية أو غزو البدو الطامعين في الغنائم، وذلك لكي يكونوا مستعدين، إما لاستقبال القوافل التجارية أو الدفاع عنها[٤٣].

إن العديد من أبراج المراقبة كانت تقع علي ارتفاعات عالية، وذلك لكي يتسنى للحارس الموجود علي التل أن يري بشكل واضح، وذلك علي عكس الحارس الموجود علي السطح الذي لا يمكنه الرؤية بشكل واضح، ولأن قطاع الطريق والبدو الغزاة يمكن رؤيتهم من أعلي قبل رؤيتهم من أسفل لذلك كان يتوجب علي الحارس الموجود علي التل أن يستلم الإشارات في الوقت المناسب[٤٤].

ولكن كيف كانت تتم عملية تبادل الإشارات، وما هي الوسيلة التي كانت تستخدم آنذاك؟

يبدو أن عمال الإشارة كانوا يستخدمون النار في إحداث الإشارات اللازمة، ولكن استخدام النار كان يتطلب مواد شديدة الاشتعال. وكذلك وجود صعوبة في إمداد الأبراج التي تقع علي مسافات بعيدة بالوقود، فضلاً عن أن الغرفة التي توجد في قمة البرج قد لا تفي بالغرض، علاوة علي ذلك، لا يوجد دليل علي وجود رماد أو دليل علي الاحتراق (كما أثبتت ذلك عمليات التنقيب التي تمت في أماكن تلك الأبراج). ولكن علي أية حال فإن وجود المئات من الفجوات في جدران الأبراج قد ينهض دليلاً علي استخدام تلك الفجوات كأماكن لوضع المشاعل التي يمكن رؤيتها ليلاً[٤٥].

وربما كان عمال الإشارة يستخدمون نوراً كاشفاً، مع ذلك فإن الرياح القوية المستمرة في الإقليم قد تبدو دليلاً مناهضاً لذلك[٤٦].

وربما استخدم أيضا عمال الإشارة الأعلام الملونة اللامعة، ولكن تلك الأعلام ربما استخدمت أثناء النهار حيث تكون الرؤية سهلة لمسافة ٥ كم[٤٧].

كما أنه من الممكن أن يكون عمال الإشارة قد استخدموا الزجاج العاكس (المرايا) أو أسطح مصقولة أخرى تعكس ضوء الشمس. ولابد أن تكون الأدوات المستخدمة في الإشارات قابلة للحمل أو النقل وذات أحجام صغيرة، مثل الرايات

والمرايا، التي تكون سهلة الحمل ولم تترك أي اثر اليوم. ولكن المرايا المستخدمة في إحداث الإشارات وكذلك الرايات، بالطبع سوف تكون حائلاً دون الاتصال ليلاً[٤٨]. لذلك يبدو أن استخدام المشاعل في إحداث الإشارات كان يستخدم أثناء الليل، أما المرايا والرايات الملونة اللامعة فكانت تستخدم أثناء النهار. كما أن عامل الإشارة كان بتلقي الإشارة من البرج اللاحق له ليرسلها للبرج السابق عليه، وبذلك نري أنه كان هناك نظام دقيق للغاية في مراقبة وتأمين الطرق الصحراوية وروادها سواء من التجار أو المسافرين.

(٣) أبراج التفتيش:

أما بالنسبة لأبراج التفتيش، فيبدو أن الأبراج التي كانت تقع في قاع الوادي كانت تستخدم في كنقاط تفتيش حدودية[٤٩].

الطـرق البرية

أولاً: الطرق الرئيسية:

لقد كانت تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمر تصل إلى الإسكندرية عن طريقين: إما أنها كنت تحمل بالسفن حتى أقصى طرف البحر الأحمر عند هيروؤنوبوليس (Heroonopolis) (تل المسخوطة)، ثم تحملها بعد ذلك السفن النهرية عبر القناة التي حفرها بطلميوس الثاني فيلادلفوس لكي تصل إلى النيل بالبحر الأحمر، ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن طريقا موفقاً، حيث تشير الدلائل إلى أن تلك القناة لم تعد صالحة للملاحة قبل نهاية عهد الأسرة البطلمية[٥٠]. أو أن تلك التجارة القادمة من الشرق عبر البحر الأحمر كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر الجنوبية، ثم تنقل عن طريق دواب النقل عبر الصحراء الشرقية إلى قفط، ثم تحمل من هناك علي السفن النهرية لكي تنقل عبر النهر إلى الإسكندرية[٥١].

كانت تربط تلك المواني الواقعة علي البحر الأحمر شبكة من الطرق الرئيسـية والفرعية والتي تصلها بالنيل مروراً بتلال البحر الأحمر، وتلك الطرق هي(أنظر ملحق رقم ٨):

١– ميوس هورموس (Myos Hormos) (*)

٢– فيلوتيراس (Philoteras) (*)

٣– ليوكوس ليمن (Leukos Limen) (*)

٤– بيرينيكي (Berenice) (*)(٥٢)

٥– طريق هادريان (Via Hadrian)

وكانت تلك الطرق تصل النيل إما عند أبوللونوبوليس ماجنا (إدفو حالياً)(٥٣) أو عند كينوبوليس (قنا حالياً) (٥٤) أو عند كيبتوس (قفط) (٥٥) ويذكر بلينيـوس (Plinius)(*) أن كيبتوس كانت سوقاً بالقرب من النيل للتجارة القادمة من الهنـد وبلاد العرب(٥٦) أما أبوللونوبوليس ماجنا، فقد كانت تأتى إليها حركة المرور البرية في العصر البطلمي من بيرينيكي، ولكن في العصر الروماني تضائلت أهميتها بعـد أن أصبحت كيبتوس أو" قفط" مركزاً تجارياً بارزاً(٥٧).

ولقد نقلت تلك الطرق– فضلاً عن نقلها لتجارة الشرق– منتجات المحـاجر والمناجم المنتشرة في الصحراء الشرقية(٥٨) حيث كانت تلك الصحراء تمتاز بوجـود كم كبير من مناجم الذهب والزمرد (Topaz)، وكذلك محاجر الأحجار المختلفـة مثل أحجار الجرانيت والبريشيا (Breccia) (٥٩).

(أ) طريق قفط (Coptos)– بيرينيكي (Berenice)

لقد أنشأت بيرينيكي في القرن الثالث ق.م (*)من أجل خدمة تجارة الأفيـال الإفريقية(*) القادمة من أثيوبيا (Ethiopia) لصالح البطالمة في الإسكندرية، ولقـد كانت تجارة الأفيال تجارة هامة، ويظهر ذلك من خلال نقش عبارة عـن خطـاب

مؤرخ بالعام ٢٢٤ ق.م كتبه مصري يعيش في بيرينيكي إلى أناس يعيشون في محطة تقع إلى الجنوب من بيرينيكي يخبرهم "بأن رحلة قد أنفذت إلى الجنوب لإحضار أفيال جديدة، ويطمئنهم بأن هذه الأفيال سوف تصل قريباً إلى بيرينيكي وهي في طريقها إليهم مع إمدادات الحبوب"(٦٠)

بالإضافة إلى تجارة الأفيال(*) فقد خدمت طريق بيرينيكي تجارة الشرق القادمة من الهند وبلاد العرب فضلاً عن خدمتها لمحاجر ومناجم الصحراء الشرقية، التي كانت تعمل لصالح الملك البطلمي(٦١)، ولقد ظلت بيرينيكي لأربعة أو خمسة قرون الميناء الرئيسي لدخول التجارة بين الشرق ومصر (٦٢) ولقد ذكر طريق بيرينيكي في العديد من المصادر الأدبية منها ما جاء عند "سترابون" "بأن هناك طريق يمتد إلى البحر الأحمر بالقرب من بيرينيكي، وليس بها مرفأ ولكن بها مرسي صالح للملاحة لحسن موقع الطريق. ويقال أن فيلادلفوس كان أول من فتح بجيشه هذا الطريق الذي لا ماء فيه، وأول من انشأ المحطات فيه كما لو كانت قد أنشئت خصيصاً للقوافل التجارية"(٦٣).

كما جاء ذكرها أيضا عند "بليني"، حيث ذكر "أنها تمتد عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى بيرينيكي وأن هذا الطريق كان حلقة وصل هامة في الطريق التجاري بين الإمبراطورية الرومانية والهند"(٦٤).

وربما كان يستخدم طريق بيرينيكي في العصور القديمة ولكنه هجر لسبب ما. وعندما جاء فيلادلفوس أعاد استخدام هذا الطريق من جديد ويؤيد هذا الرأي قول "ميريديث" "بأنه من المحتمل أن بطلميوس الثاني قام بإعادة تأهيل وتحصين الطريق القديم أي طريق بيرينيكي(٦٥) وإن كان هذا الطريق لم يكن مستخدماً بشكل كبير لتجارة القوافل خلال العصر الروماني(٦٦) وكانت المسافة من بيرينيكي إلى النيل براً تبلغ مائتان وستون كيلو متراً(٦٧) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) مسيرة أحد عشر يوماً،

ولكنها لم تكن موقعاً مثالياً؛ بسبب بعدها عن النيل، وكذلك بسبب مياهها الضحلة في المدخل وكذلك الرياح الشديدة[٦٨].

المحطات الواقعة علي طريق قفط – بيرينيكي

هناك العديد من المحطات التي تقع علي هـذا الطريـق- مـن قفـط- إلى بيرينيكي- منها ما تم اكتشاف مكانه علي الأرض عن طريق البعثات الأثريـة الـتي عملت في تلك المناطق[*] ومنها ما ورد عن الكتاب القدامى[*] .

ولقد ورد عن بليني أسماء ثمان محطات تقع علي هذا الطريق[*] فضـلاً عـن المحطات التي وردت في مخطوط أنطونين (Antonine Itinerary) [*] وكذلك من خلال خريطة بيوتنيجر[*] (The Peutinger Map).

محطة المفارق (El-Mefarik[*]): وهي أول المحطات علي الطريق بعد محطـة قفط والتي أعطانا إياها الجغرافيون القدامى كنهاية لطريق قفط – بيرينيكـي علـي النيل[*][٦٩] وهي محطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثريـة ولم يـذكرها أي مـن الكتاب القدامى، وتبعد عن قفط حوالي ١٤ ميلاً رومانياً[٧٠].

محطة فوينيكون (Phoenicon[*]): وفوينيكون هو الاسـم الـذي ورد في مخطوط أنطونين[٧١] ولكن بليني لم يذكر هذه المحطة ولكنه ذكر هيدريوما تقع بالقرب منها، سماها الهيدريوما الأولى (Hydreuma I) وذكر أن المسافة بين هذه الهيدريوما وبين قفط حوالي ٣٢ ميلاً رومانيا[٧٢] في حين أن محطة فوينيكون تبعد عـن قفـط حوالي ٢٤ ميلاً رومانياً [٧٣] ويبدو أن بليني قـد اخطـأ في تقـديره للمسـافة إلى الهيدريوما والتي بالتأكيد كانت محطة فوينيكون[٧٤] كما أن المسافة الـتي جـاءت في خريطة بيوتنجر أقل بكثير من المسافة الحقيقية فقد جاءت المسافة في هذه الخريطـة ١٢ ميلاً رومانياً، وهذا بالتأكيد خطأ في تقدير المسافة[٧٥]. والاسم الحـديث لهـذه

المحطة هو لقيطة (Lakéta) وتبعد هذه المحطة عن محطة المفارق السابقة لها بحوالي ١٠ ميل روماني[٧٦].

محطة ديديمي (Didyme): وتلي محطة "فوينيكون" أو محطة "لقيطة" واسم ديديمي هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين [٧٧] وذكر في خريطة بيوتنجر باسم ديديموس (Didymos) [٧٨] ولكنها لم تذكر عند بليني ، والاسم الحديث لهذه المحطة هو "خشم المنيه" (Khashm el-Menih) [٧٩] و"ديديمي" تعني "المحطة التوأم"[٨٠] وتبعد ديديمي عن قفط حوالي ٤٩ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد عن "فوينيكون" السابقة لها بحوالي ٢٥ ميلاً رومانياً[٨١].

محطة أفروديت (Aphrodite): وتأتي بعد محطة "ديديمي" أو "خشم المينه" وأفروديت هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين[٨٢] وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم أفروديتيس (Aphrodites) [٨٣] ولكن بليني أعطانا محطة لم يذكر اسمها لابد أنها محطة "أفروديت"[٨٤] وتقع هذه المحطة بين هيدريومته الأولى والثانية والتي قال أنها تبعد عن المحطة الأولى (وهي بالنسبة له الهيدروما الأولى) وهي" اللقيطة" (Ellaqeita) مسيرة يوم واحد[٨٥] وتبعد محطة أفروديت عن قفط حوالي ٧١ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد محطة ديديمي حوالي ٢٢ ميلاً رومانياً[٨٦] وذكر "ميريديث" أن هذه المحطة ذكرت لأول مرة في مخطوط أنطونين ولم تذكر في المصادر الكلاسيكية من قبل[٨٧] والاسم الحديث لهذه المحطة هو "المنيه" (Menih)[٨٨].

محطة كومباسي (Combasi): وتلي هذه المحطة محطة "أفروديت" أو "منيه" ولقد وردت في مخطوط أنطونين بهذا الاسم[٨٩] وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم كونباسن (Conpasin) [٩٠] وذكرت عند بليني باسم الهيدريوما الثانية (Hydreuma II)[٩١] والاسم الحديث لها هو "دغباج" (Daghbag) وبتعد عن قفط حوالي ٩٢ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد عن محطة أفروديت بحوالي ٢١ ميلاً رومانيا[٩٢]

محطة أبو قرية (Abu Kariah[*]): وتأتي بعد محطة "كومباس" أو "دغبـــاج" ولم تذكر من قبل أي من الكتاب القدامى، ولكنها اكتشفت علي الأرض من قبـــل البعثات الأثرية، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٠٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة لها وهي محطة "دغباج" ١٧ ميلاً رومانياً[٩٣].

محطة جوفيز (Jovis): (راجع ملحق رقم ٩) وهو الاسم الــذي ذكــر في مخطوط أنطونين[٩٤] ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "ديــوس" (Dios)[٩٥] ولم تذكر عند بليني، والاسم الحديث لهذه المحطة هو بيزا (Beza)[٩٦] وهي عبــارة عن محطة صغيرة، وصهريج للمياه، وبئر وتبعد هذه المحطة عن قفط حــوالي ١١٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "أبــو قريــة" ٧ مــيلاً رومانياً[٩٧].

محطة أريستونيس (Aristonis): وذكرت هذه المحطة في مخطوط أنطونين بهذا الاسم[٩٨] ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "اكســيرون" (Xeron)[٩٩] ولم تذكر هذه المحطة عند بليني. والاسم الحديث لهذه المحطة هــو "جــرف" (Gerf)، ويطلق عليها "كويات" اسم "فيسالي" (Fessali) وتبعد عن قفط حوالي ١٣٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة "جوفيز" حوالي ٢٠ ميلاً رومانياً[١٠٠].

محطة فالاكرون (Phalacron): وهو الاسم الذي ذكرت بــه في مخطــوط أنطونين [١٠١]ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باســم "فيلاكــون" (Philacon)[١٠٢]ولكنها لم تذكر عن بليني، وتبعد هذه المحطة عن قفــط حــوالي (١٥٧) مــيلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أريستونيس السابقة عليها بحوالي ٢١ ميلاً رومانياً[١٠٣] وعند هذه المحطة تتفرع طريق بيرينيكي إلى فرعين: فرع يكمل الطريق إلى بيرينيكــي والآخر يتجه نحو الغرب حتى يصل إلى أبوللونوبوليس (إدفــو) علــي النيــل[١٠٤] والاسم الحديث لهذه المحطة هو "دويج" (Dweg)[١٠٥].

محطة قرية أم عشرة (Kariat Umm Ushrah): وهذه المحطة من المحطات التي تم اكتشافها علي الأرض من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٧١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة فالاكرون السابقة عليها بحوالي ١٤ ميلاً رومانياً(١٠٦).

محطة أبوللونوس (Apollonos): وتأتي هذه المحطة بعد محطة "أم عشرة". وذكرت هذه المحطة في خريطة بيوتنجر باسم "أبوللونوس" أيضا(١٠٧) وذكرت عند بليني باسم "أبوللو" أو "أبوللونوس"(١٠٨) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "وادي جمال" (W.Gemal) وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٨٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة"أم عشرة" بحوالي ١٥ ميلاً رومانياً (١٠٩) ومحطة أبوللونوس محطة مستطيلة(١١٠) ويتفرع منها طريق يتجه شرقاً ثم شمالاً مروراً بمناجم الزمرد في محطة سيكيت (Siket(*)) ثم جبل "زابارا" (Zabara) أو جبل "سماراجدوس" (Smaragdus) ثم تستمر في الاتجاه شمالاً(١١١) حتى تصل إلى مناجم الذهب في "سوكاري" (Sukari) ثم تصل إلى محطة تقع في الشمال الغربي منها تسمي محطة "القرية" (Kreyah) ثم تتجه إلى الشمال الغربي حتى تلتقي مرة أخرى بطريق برينيكي في محطة "جوفير" أو "بيزا"(١١٢).

وفي الجنوب (جنوب محطة أبوللونوس): يتجه هذا الطريق إلى الجنوب الشرقي علي امتداد "وادي جمال" في "أم كابو" (Umm Kabu) والتي يحتمل أن محطة عربية (١١٣) كما أن هناك محطة تقع إلى العرب من محطة "أبوللونوس" تسمي جيلي (Geli(*)) وهي من المحطات التي اكتشفت من قبل البعثات الأثرية(١١٤).

محطة أبو حيجيليج (Abu Hegilig): ولم تذكر هذه المحطة من قبل أي من الكتاب القدامى، ولكنها اكتشفت من قبل البعثات الأثرية، وبها خزانان للمياه، وتبعد عن قفط حوالي ٢٠٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبوللونوس السابقة عليها بحوالي ٢٠ ميلاً رومانياً(١١٥).

محطة كبالسي (Cabalsi): وكبالسي هو الاســم الــذي ورد في مخطــوط أنطونين، ولكنها جاءت في خريطة بيوتنجر باسم" كابو" (Cabau)[١١٦] ولم تذكر هذه المحطة عند بليني.

والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو غصون" (Abu Ghusun)، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٢ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبو حيجليج، بحوالي ٦ ميل روماني[١١٧].

محطة أبو غالكه (Abu Ghalka): وتلي محطة "أبو غصون" أو "كبالســـي" وهي محطة صغيرة، اكتشفت من قبل البعثات الأثرية، ولم تذكر من قبـــل أي مـــن الكتاب القدامى، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٨ ميلاً رومانياً، بينما تبعــد عن قفط حوالي ٦ ميل روماني[١١٨].

محطة خاشير (Khashir): يذكر "موراي" أن محطـــة "نوفــوم هيــدريوما" (Novum Hydreuma) والتي جاءت عند بليني هي نفسها محطة "خاشير" والتي تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، وذلك لأنها تقع تقريباً في نفس المكــان الــذي حدده بليني علي أنه محطة "نوفوم هيدريوما". وتبعد محطة خاشير عن قفــط حــوالي ٢٣١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها، وهي محطة "أبــو غالكــة" حوالي ١٣ ميلاً رومانياً[١١٩] ولم تذكر هذه المحطة في مخطوط أنطونين، ولا في خريطة بيوتنجر.

محطة كينون (Cenon[*]): واسم هذه المحطة طبقاً لما جاء في مخطوط أنطونين، وكذلك وفقاً لخريطة بيوتنجر[١٢٠] ولكن بليني يسمي هذه المحطة "فيتوس هيدريوما" (Vetus Hydreuma) كما يسميها أيضا "هيدريوما تروجلوتيكا"[*][١٢١] والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو قرية" (Abu Kureyah[*])[١٢٢].

ومحطة "أبو قرية" أو "كينون" هي أقرب المحطات علي الطريق المؤدي إلى بيرينيكي وبها ثلاثة حصون صغيرة، تقع علي وديان منعزلة تمتد لمسافة ميل علي الوادي، بحيث يفصل بينها مسافات من الأرض، ويطل آخر هذه الحصون علي بئر بجانبه بقايا من الممكن أن تكون بداية لجدول مائي صغير يمتد حتى موضع المحطة الرئيسي[١٢٣] فضلاً عن أن هذا الحصن الصغير يضم بين جوانبه نقطة عالية يمكن من خلالها رؤية المناطق الأخرى[*](*) وتعتبر هذه المحطة نقطة التقاء مع طريق هادريان (Via Hadrian) [١٢٤] وتبعد هذه المحطة عن فقط حوالي ٢٤٢ ميلاً رومانياً بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "خاشير" حوالي ١١ ميلاً رومانياً[١٢٥].

محطة سيكيت (Sikét): هذه المحطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وهي محطة صغيرة، تقع علي بعد حوالي ٢٥٥ ميلاً رومانياً من فقط، بينما عن محطة "أبو قرية" بحوالي ١٣ ميلاً رومانياً[١٢٦].

محطة بيرينيكي (Berenice): وذكرت هذه المحطة عند بليني في كلاً من مخطوط أنطونين، وخريطة بيوتنجر (*) [١٢٧] وكذلك عند سترابون [١٢٨] وتبعد هذه المحطة عن قفط بحوالي ٢٥٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة سيكيت بحوالي ٤ ميلاً رومانياً[١٢٩] والاسم الحديث لهذه المحطة هو "مدينة الهراس" (Medinat El. Harras) [١٣٠].

وكان طريق "بيرينيكي" هو الطريق المفضل لكل من البطالمة والرومان. ثم تضاءلت أهميته واصبح طريق "ميوس هورموس" (Myos Hormos) هو الطريق المفضل لدي الرومان[١٣١].

و يؤكد "سترابون" علي أهمية طريق "ميوس هورموس" ويصفه بأنه الطريق الأشهر ما بين الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر. بل والأكثر رواجاً[١٣٢] نجد أن بليني يؤكد أيضا علي أهمية طريق بيرينيكي. وأن التجارة كانت تتجه عبره، بل وأن

الأسطول كان يبحر من ميناء بيرينيكي إلى الهند[١٣٣] ويفسر "الســتون" (Alston) ذلك بأن طريق بيرينيكي ربما تطورت بعد عصر سترابون (٦٤ ق.م– ٢١ م) وقبل عصر بليني (٢٣– ٧٩م)[١٣٤].

(ب) طريق قفط – ميوس هورموس (*):

لقد كان طريق ميوس هورموس(أنظر ملحق رقم ١٠) أحد أهم الطـــرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، والتي تنقل تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمـــر. حيث كانت السفن التجارية تفرغ جزء من حمولتها في هذا الميناء، ثم تنقـــل علـــي دواب النقل عبر هذا الطريق مجتازة الصحراء الشرقية، حتى تصل إلى قفط علي النيل [١٣٥]. ولقد كان بهذا الطريق حركة مرور كبيرة؛ وذلك بسبب وجود العديد مـــن المحاجر التي يمر بها هذا الطريـــق مثـــل محـــاجر جبـــل بورفـــايريتيس(Mons[*] Porphyrites) أو جبـــل الـــدخان [*]وكـــذلك جبـــل كلاوديـــوس (Mons Claudianus)[*] [١٣٦]. ولقد كانت منتجات تلك المحاجر تنقل عبر هذا الطريق، حيث كانت آلاف الأطنان من الأحجار (وخاصة أحجار السماق) تنقل إلى رومـــا، وذلك عن طريق عربات نقل تجرها الحيوانات حتى تصل إلى النيل عند كينوبـــوليس (kaenopolis) قنا (Qina) ثم توضع في المراكب النهرية لتنقل عـــبر النيـــل إلى الإسكندرية ومن هناك تشحن في السفن الشراعية التي تحملها عبر البحر المتوسط إلى ميناء روما (ميناء أوستيا)[١٣٧]. فضلاً عن أن بعض منتجات مناجم ومحاجر الصحراء الشرقية كانت تنقل عن طريق البحر الأحمر، حيث تنقل من المحـــاجر والمنـــاجم في العربات التي تجرها الحيوانات حتى ميناء ميوس هورموس" ومن هنـــاك تشـــحن في السفن التي تنقلها عبر البحر حتى ميناء القلزم (Clysma)[*] ثم تنقل عـــن طريـــق المراكب عبر قناة النيل القديمة التي تربط النيل بالبحر [*] ومن النيل تشحن بالســـفن عبر النيل حتى الإسكندرية ومنها تنقل إلى روما[١٣٨] ويشير "تشـــارلزوورث" إلى أن

استغلال المحاجر التي في الصحراء الشرقية ظل منذ العصر البطلمي وربما قبل ذلك- واستمر طوال العصر الروماني تقريباً، كما يشير إلى أن الرومان قد مارسوا بعض السيطرة علي المناجم والمحاجر طوال فترة حكمهم[١٣٩] ولقد احتاجت تلك المحاجر والمناجم والمستعمرات الأخرى إلى مصادر ضخمة ومنتظمة لبعض المواد التي تحملها القوافل التجارية(*) مما كان سبباً في رواج التجارة علي هذا الطريق[١٤٠].

ولقد قام أغسطس ببناء صهاريج المياه علي الطريق بين قفط و ميوس هورموس مما أدى علي انتعاش التجارة في البلاد بوجه عام[١٤١]. كم تم تزويد الطريق فيما بعد بمحطات المياه واستراحات للتجار[١٤٢] فضلاً عن توفير حراس مسلحين في تلك المحطات لحماية المسافرين[١٤٣].

المحطات الواقعة علي طريق قفط – ميوس هورموس

هناك العديد من المحطات التي تقع علي طول هذا الطريق ابتداء من قفط علي النيل مروراً بكينوبوليس شمالاً والتي تقع علي النيل أيضاً، حتى تصل إلى ميناء ميوس هورموس علي البحر الأحمر.

واستناداً إلى قول "سترابون" بأن الرحلة من ميوس هورموس تستغرق ستة أو سبعة أيام.

" η δ οδος εστιν εξ η επτα η μερων"[144]

فإن متوسط عدد المحطات من قفط إلي ميوس هورموس يكون ست محطات بين محطتي البداية والنهاية، حيث أنه من المحتمل أن عدد المحطات يطابق عدد الأيام[١٤٥] ويفترض "موراي" أن المحطة الإضافية لابد وأنها تقع بجوار المحطات الخمس التي وجدت بالفعل، وبناء علي ذلك فإنه حدد مكان المحطة السادسة بجوار بئر "أرس" (Aras) وهو المكان الذي يتشعب منه الطريق إلى فيلوتيراس (Philoteras) ومونس كلاوديانوس [١٤٦] ويؤكد كل من "ميريديث" و "تريجيزا"

(Tregenza) قول "مواري" بقولهما بوجود آثار بقايا محطة بالقرب من البئـــر في "الأراس"(*) بل ويرجح كل منهم إمكانية وجود محطة بين محطة قنا ومحطة الحيتة (El Hetah) (= قصر الجن) (Kaser El-Jin)(أنظر ملحق رقـــم ١٢,١١) علـــي الطريق المتجه جنوب وادي "قنا" ومحطة "وادي الاطـــرش" (Wadi El Atrash) وذلك لأن المسافة بين قنا والحيتة كبيرة ومن غير المعقـــول عـــدم وجـــود محطـــة بينهما(*)(١٤٧).

إن الطريق من قفط إلى ميوس هورموس يتبع النيـــل مـــن قفـــط إلى قنـــا (kaenopolis) ومن ثم يتوغل داخل الأراضي إلى "وادي قنا" (Wadi Kenah) ثم إلى بئر أراس وهو بئر قليل الملوحة(١٤٨) وهو أول بئر روماني في المسافة من قنا إلى جبل الدخان (جبل بورفايريتيس) ويقع علي بعد حوالي ٢١ كم من قنا(١٤٩).

ومن محطة "الأراس " يستمر الطريق في الصمرد شمالاً إلى وادي قنا حتى يصل إلى محطة "الحيتة" (El-Hetah) أو قنا القديمة (Qena El Kadim) والتي تبعـــد عن قنا بحوالي ٥١ كم(١٥٠) وهي المحطة الثانية علي الطريق مـــن قفـــط إلى ميـــوس هورموس(١٥١).

وتتكون محطة الحيتة من جزأين :

الجزء الأول: هو الحصن الذي في مستوي الـــوادي، بالإضـــافة إلى موضـــع للحيوانات يقع بجانبه.

الجزء الثاني: مبني من الطوب اللبن علي تل صغير، يبدو أنه مركـــز قيـــادة لإحدى الوحدات العسكرية المرابطة هناك، أو مركز قيادة رجال الشرطة المناط بهم حماية الطرق الصحراوية(١٥٢) ويبدو أن محطة الحيتة كانت محطة للمياه، وذلك لوجود خزان مياه بها فضلاً عن وجود بئر للمياه، ودروب للحيوانات أيضاً(١٥٣).

ومن "الحيتة" يدور الطريق إلى الشمال الغربي عبر سهل "نجع الطير" (Nagaat-Ter) ثم إلى محطة "الساقية" أو "ساقية الطير" (Sakiat -Eter) (أنظر ملحق رقم ١٣) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٧٠ كم[١٥٤].

ولقد أشار "سكيف" (Scaife) إلى نقطة تقع بالقرب من الحيتة علي بعد أربعة أميال منها، ووصفها بأنها بقايا معلم صغير يبدو أنه كان يحتوي علي ثلاثة أو أربعة حجرات فقط، كما لاحظ أيضا وجود أعمدة تمتد من هذا الموضع إلى محطة "الساقية"[١٥٥][*].

ومحطة الساقية، هي محطة مياه (Hydreuma)، تحتوي علي بئر وخزان ضخم للمياه، وعلي بعد مسافة ليست بقليلة يتشعب الطريق[*][*] المحطة التالية التي تقع علي هذا الطريق هي محطة "دير الأطرش" (Dir El- Atrash) (أنظر ملحق رقم١٤) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) بحوالي ١٠٠ كم[١٥٦] وفي دير الاطرش حصن ضخم ذو حوائط لحوالي ٩٠ م[١٥٧].

أما المحطة التي تلي دير الاطرش، هي المحطة التي تقع خلفها من ناحية الشمال، وهي محطة قطر (Kattar)، وتبعد عن قنا بحوالي ١٢٣كم، ثم يعبر الطريق، بعد ذلك الحد الفاصل علي يبلغ ارتفاعه حوالي ٥٦٠ فوق مستوي سطح البحر[١٥٨].

ثم تأتي بعد ذلك محطة البادية (El-Badia)[*] والتي تبعد عن قنا حوالي ١٤٣كم، ويوجد بها هيدريوما، وبئر للمياه، ومحطة البادية، محطة محصنة تحصيناً قوياً وذلك لوقعها علي صخرة[١٥٩] وهي عبارة عن ساحة صغيرة تماماً، وبها أبراج في الأركان وفي وسط الجدران[١٦٠] والحصن حوالي ٤٥م × ٣٧م [١٦١].

وفي النهاية تأتي إلى محطة ميوس هورموس، والاسم الحديث لهذه المحطة أو الميناء هو "أبو شعر قبلي" (Abu Shaar Kibbli) وجد أن محطة ميوس هورموس (أبو شعر قبلي) ذات مدخلين إلى الشمال والي الجنوب وهي مربعة الشكل

تقريباً[١٦٢] وحصن أبو شعر به ما يقرب من ١٣ أو ١٤ برجاً علي الجدران وفي أنحاء أخرى من الحصن، ومن المحتمل أن هذا الحصن لم يكن يمثل الاستخدام الأول لموقع المستخدم في التجارة الشرقية[١٦٣].

(ج) طريق قفط ليوكوس ليمن (الميناء الأبيض" Leucos Limen"):

يبدو أن هذا الطريق (أنظر ملحق رقم ١٥) كان يستخدم منذ العصر الفرعوني، حيث يذكر "مواري" أن المصريين القدماء كانوا يفضلون هذا الطريق، وإنه يعرف لديهم باسم "دوا أو" (Duaua) [١٦٤].

وكذلك يذكر "سليم حسن" أن هذا الطريق كان يستخدم منذ عهد الدولة القديمة، وان ميناء "ليوكوس ليمن" الذي كان يعرف آنذاك باسم "سوا أو" (Suau) أو "دو أو" كان ميناء بلاد بونت "Punt"، أي أن كان الميناء الذي تقلع منه السفن المصرية المتجهة إلى بلاد بونت، كما انه كان طريق القوافل المتجه إلى محاجر الحمامات (El Hammamat[*])[١٦٥] تلك المحاجر التي ذكر "مواري" أنها كانت مشهورة في العصور الفرعونية، حيث العديد من النقوش التي تم العثور عليها "بالحمامات" والتي ترجع إلى عصر الأسرات وما قبله مما يرجح أن هذا الطريق كان مستخدما وبشدة في العصور الفرعونية[١٦٦] واستمر استخدام هذا الطريق في العصر البطلمي فقد كان ميناء ليوكوس ليمن، الذي انشأ في ذلك العصر (ربما علي أنقاض الميناء القديم دوا أو) يخدم تجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر[١٦٧].

أما في العصر الروماني فقد استخدم هذا الطريق بشكل رئيسي، حيث كانت القوافل التجارية تعبر خلاله الصحراء الشرقية محملة ببضائع تستورد من الشرق. وتصدر إليه، بالإضافة إلى منتجات المناجم والمحاجر في الإقليم الذي كان يمر من خلاله هذا الطريق[*][١٦٨].وكان هذا الطريق كغيره من الطرق التي تعبر الصحراء

الشرقية يمر ببعض المناجم والمحاجر والتي تمتد علي طول هذا الطريق[١٦٩] ويعتبر هذا الطريق هو الأقرب ما بين الطرق الصحراوية التي تمتد ما بين النيل والبحر الأحمر، وذلك لأن طول هذا الطريق يبلغ ١٧٥كم[١٧٠].

المحطات الواقعة علي طريق قفط– ليوكوس ليمن:

هناك العديد من المحطات المائية (الهيدريوما)، والاستراحات، والمراكز السكانية التي تقع علي هذا الطريق[١٧١] فضلاً عن وجود العديد من المنازل المكعبة الشكل. والتي كان يقيم بها الحراس الذين كانوا يعملون في أبراج المراقبة[١٧٢] حيث كان يوجد علي امتداد هذا الطريق ما يقرب من خمس وستون برجاً استخدمت في الأغراض المختلفة [١٧٣] والعديد من المحطات التي تمتد علي طول هذا الطريق تحتوي علي آبار أو صهاريج للمياه، كمصادر مياه صالحة للشرب[١٧٤].

ويبدو أن هذه المحطات شيدت لاسباب أمنية، إذ أنها تغطي مساحات طويلة تقرب من (١٠٠٠) إلى (٣٠٠٠) متر مربعاً، وشيد غالبيتها من الأحجار علي وجه الخصوص[١٧٥].

وطبقاً لقول "سترابون" فإن بعض رحلات الصحراء الشرقية وخاصة القوافل التجارية كانت تسير ليلاً" [١٧٦] وذلك لكي تتجنب القوافل التجارية الحرارة الشديدة خاصة في الصيف، وتدل المعالم المعمارية لتلك المحطات والأبراج الموجودة علي هذا الطريق علي أنها شيدت لتأمين تلك الرحلات الليلية والتي كانت محفوفة بالمخاطر بدرجة كبيرة[١٧٧] وخاصة من قبل قطاع الطرق الذين كانوا يهاجمون القوافل التجارية والتي تعبر من خلال الصحراء[١٧٨] وبشكل خاص القوافل التجارية التي كانت تحمل حمولات ذات قيمة عالية[١٧٩].

ومن المحتمل أن هناك محطات كانت تقصد بغرض الأمن اكثر منها للراحة، حيث أن الغرض الأساسي للمحطات كان لإقامة الحاميات العسكرية التي تحرس

الطرق، وتخدم الأبراج الموجودة علي امتداد الطريق[١٨٠] وكذلك لإحكام السيطرة علي السكان ومنع قيام أي حركات مقاومة ضد الوجود الروماني في البلاد.

ولقد كانت المحطات على امتداد الطريق تحفظ مصادر المياه سواء كانت من الآبار أو من الصهاريج غالباً داخل أسوارها، حيث كانت هناك أحواض طبيعية مخصصة لتجميع مياه الأمطار في الجبال، وكذلك لتحجز المياه السطحية، ولكن تلك الصهاريج لم يكن يعتمد عليها في الأمطار الغير منتظمة والقليل منها كان ملائماً بعض الشيء[*][١٨١].

ومن المحتمل أن كل محطة كان بها بئر ومن الممكن وجود العديد من الآبار الصغيرة، وفى العديد من المحطات كان البئر ذا قطر ضخم، وفى بعض الحالات تكون ذات قطر صغير[*][١٨٢].

ولا شك أن المياه في محطات المياه المحصنة (الهيدريوما) كانت ضرورية لهؤلاء المقيمين في المحطة هناك، وللجماعات التي تقيم على الطريق بشكل ثابت، والأهم من ذلك استخدام الأراضي الزراعية ومتطلبات الحيوانات [١٨٣]، مع افتراض أن العديد من المسافرين القادمين من النيل يحملون المياه الخاصة بهم، ومع ذلك فإن القادمين من ليوكوس ليمن يعتمدون على آبار الصحراء الشرقية، فضلاً عن أن المياه على امتداد الشاطئ كانت غير صالحة للشرب، وذلك لأنها كانت مالحة، ومصدر المياه من المؤكد أنه كان داخل البلاد[١٨٤]؛ لذلك فإن محطات المياه كانت ذات أهمية بالغة ووجودها كان ضرورياً على امتداد الطرق أما فيما يتعلق بالحصون على طول الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن فكانت تقع دائماً في قاع الوادي، وكسيت الأبراج المستطيلة منها تقريباً بأسوار واقية يبلغ محيطها حوالي من ١٤٠م إلى ٢٢٠م ، ويبلغ سمكها حوالي ١.٥م ، ولم تأخذ المحطات الوجهة الشرقية، فمداخل المحطات

بشكل عام تتجه نحو الشمال أو الجنوب، ويوجد دائماً بالمحطة حجرة فسيحة للقوافل الصحراوية[*](*).

التجارية، وعادةً ما تكون المحطات ذات أبراج على شكل نصف دائـــرة[*] في كل زاوية، وأبراج تقع في الوسط على طول كل حائط، فضلاً عن وجـــود برجـــان يحيطان بمدخل المحطة[١٨٥].

ولم تكن جدران الحصون ذات دعامات ولكن الأبراج الخارجية التي تقـــع في الوسط، والجدران العمودية للحجرات الداخلية كانت تقوم مقام تلك الـــدعامات. [١٨٦]

وكان يوجد بالمحطة (الحصن) فناء مفتوح ذو حجرات متجـــاورة ، وغـــرف مستطيلة، وتوجد غرف كزنازين داخل الجدران الخارجية[١٨٧]، من الممكن أن تلك الغرف كانت تستخدم في تخزين البضائع الخاصة بالقوافل التجارية، أو أنهـــا كانـــت للمؤن الخاصة بالجنود المقيمين بالمحطة، أو أنها كانت تستخدم في التحفظ على قاطعي الطريق والمغيرين أو المخالفين تمهيداً لإرسالهم للمحاكمة.

ولم تكن هناك أسقف تغطي الحجرات في تلك المحطات، وذلك لان الســـقف يمنع سقوط الأشعة أو يحد منها، ومن المحتمل انه كان من الخشب الذي اختفى منـــذ زمن[*](١٨٨).

على امتداد الطريق الصحراوية الوسطى (القصير- النيل) لم يكن هناك تمويل للحيوانات خارج أسوار الهيدريوما[*]، ذلك لعدم وجود أوزاناً ضخمة كانت تنقـــل على امتداد ذلك الطريق، وبالتالي لم يكن هناك حاجـــة إلى العـــدد الضـــخم مـــن الحيوانات أو الأماكن التي تأويهم[١٨٩].

وكذلك لم تكن هناك أي قنوات مائية خارج أي من المحطات على امتداد الطريق الصحراوي المركزي ماعدا في الزرقة (El Zerkah) حيث توجد هناك قناة ملتصقة عبر أسوار الحصن تدل على هذا الغرض[(١٩٠)(*)].

ومع ذلك فإن غياب التسهيلات على امتداد ذلك الطريق ربما يدل على أن الحيوانات كانت تجلب إلى الداخل (أي توضع داخل المحطة) وبما أن القوافل التجارية تألفت من حيوانات نقل وليس عربات ذات عجلات فقد كان من السهل إحضار تلك الحيوانات إلى الداخل [(١٩١)(*)].

معظم المحطات بها العديد من السلالم بنيت بشكل موازى وموضوعة في الوجه الداخلي للأسوار الدفاعية الخارجية وليست موضوعة بشكل عمودي على الجدران، تلك السلالم هي مفتاح الدخول إلى الجدران من أجل الحراس والخفراء لتأكيد الاهتمام بالأمان[(١٩٢)].

إن النقوش الموجودة وخاصة الأواني الفخارية التي على السطح قد تشير إلى أن محطات المياه المحصنة على طول الطريق الصحراوية المركزية وجدت في النصف الأول من الحكم الروماني. وهناك نقش لاتيني على التل بالقرب من المحطة في المويه(ElMuweih) يشير إلى فارس من وحدة سلاح الفرسان الروماني، ومبنى المحطة، وهذا النقش ونقش آخر من فقط مؤرخ ب ٤٣– ٥٠م، يذكر المبنى وإعداد آبار الصحراء الشرقية وكذلك الهيدريوما عن طريق وحدات فيلق غير معروف، وتفترض تلك النقوش أن المحطات استخدمت في بداية العصر الروماني[(١٩٣)].

ومع ذلك ربما يكون بعضها قد شيد على أنقاض المباني الأولية، ويبدو أنه كان هناك نشاطاً على طول ذلك الطريق في العصر الفرعوني[(١٩٤)].

ويلاحظ أن معالم الأبراج على طريق قفط – ليوكوس ليمن غير واضحة ويكتنفها الغموض، كما أن الغرض من إقامتها غير محدد بشكل واضح، وتبلغ

المسافات الفاصلة بين كل برج وآخر من اقل من ١كم إلى أكثر من ٥كم في كل مكان، ولقد دل فحص العديد من تلك الأبراج إلى أنها ترجع إلى العصر الروماني(١٩٥).

تعتبر منطقة الفواخير نقطة تنتصف عندها الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، حيث يقع ثلاثة أرباع (٤/٣) الأبراج تقريبا ما بين الفواخير وليوكوس ليمن، بينما يقع الربع الآخر ما بين الفواخير والنيل(١٩٦). والعديد من الأبراج على ذلك الطريق بها فجوة تقع أعلى البرج(١٩٧).

ويبدو أن غالبية الأبراج على امتداد ذلك الطريق كانت مأهولة بشكل مستمر(١٩٨)، وتشير الأبراج ذات المز اغل إلى أن الغالبية منها شيدت في نفس الفترة الزمنية ولنفس الغرض(١٩٩) ألا وهو مراقبة القوافل التجارية التي تمر عبر ذلك الطريق وإمدادها بالحماية عن طريق حراس مسلحين(٢٠٠)، خاصة وان تلك القوافل التجارية كانت تتعرض لهجمات قاطعي الطريق والبدو الطامعين في الأسلاب.

وسنتناول المحطات على هذا الطريق ابتداء من محطة ليوكوس ليمن الواقعة على البحر الأحمر حتى محطة قفط الواقعة على نهر النيل.

محطة ليوكوس ليمن "أو الميناء الأبيض" (Leukos Limen)

حد البحر الأحمر للطريق الصحراوية المركزية كان في ليوكوس ليمن = البوس بورتوس(Albus Portus) (القصير القديم- Quseir Al Qadim)، ٨ كم شمال القصير الحديث(Modern Quseir) (٢٠١).

ولقد دل التنقيب فى ليوكوس ليمن على أن البناء أنشئ واستخدم في أواخر القرن الثاني و أوائل القرن الثالث(٢٠٢)(*) ومن المحتمل أنه في النصف الأول من القرن الأول الميلادي(*) ولا يوجد دليل على الوجود البطلمى عدا عملة برونزية واحدة بالية لبطليموس الثالث(*) لذلك فإن هذا البناء يبدو أنه أقيم في العصر الروماني(٢٠٣)

بينما يشير Alston إلى احتمالية أن يكون هذا الميناء قد أسس في العصر البطلمي ولكنه لم يكن ذو أهمية حتى العصر الروماني(٢٠٤).

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن حصن في قصر هادى (Qaser Hadi) يستقر أعلى قمة فوق سطح الأرض، ويجاور الشاطئ، ٢.٩كم شمال ميناء ليوكوس ليمن وهو مستطيل الشكل ١٠x ١٥م ويوجد به برج أعلى التل(٢٠٥).

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن أيضاً نقطة توقف تسمى الإمباجي أو بئر إمباجي (El Ambagi)، ويبدو أن هذه المنطقة كانت المنطقة الوحيدة الدائمة الخضرة على امتداد الطريق، ومن المحتمل أنها كانت نقطة توقف لليلة واحدة، أو محطة، وربما كان هذا المكان نقطة استراحة ومكان للجمال، للرعي وشرب المياه وبها اثنين من الآبار وأدوات لحمل الصهريج(٢٠٦)

ويبدو انه كان هناك محطة في بير النخيل (Bir El Nakheil) وهي على مسافة ٦كم شمال الطريق التي تعبر فم وأدي النخيل، وربما خدمت كأول محطة داخل الأراضي من ليوكوس ليمن، وربما دعمت نقاط المياه التابعة وربما كانت تحتوى على بعض جرار المياه المظللة(٢٠٧).

وربما كان هناك أيضاً محطة مياه في بير البيدا (Bir El Bida) والتي تبعد حوالي ٩كم فقط من محطة الأتيمه (El Iteima) وحوالي ١٨كم من ليوكوس ليمن، ولكن ليس هناك دليل على وجود الهيدريوما بالقرب من مدخل وادي النخيل ولا بالقرب من بير إمباجي ولا بالقرب من بير البيدا(٢٠٨).

محطة الأتيمة (El Ateima)

أما محطة الأتيمة(*) (أنظر ملحق رقم ١٦) (El Ateima) فكانت أول هيدريوما على الطريق من ليوكوس ليمن، وتقع في قاع وادي الحرامية (W. Haramiya) (*) (٢٠٩)

ومحطة الأتيمة مربعة الشكل محيط جدرانها أكثر من ٥٠ م على كل جانب، محتوى المنطقة ٢٧٥٠م ، بها أبراج نصف دائرية في كل جانب، وبرج يقع في الوسط[٢١٠] على طول كل حائط، ماعدا الحائط الجنوبي الذي يعتبر المدخل الوحيد للقلعة، وبها برجين لكل- واحد منهم سلالم داخلية- يحيطان بمدخل الهيدريوما، وبها أيضاً حجرات مفردة متراصة بجوار الجوانب الداخلية للجدران الغربية والشمالية وهذه الحجرات ضيقة حيث السلالم محشورة بين الحجرات والجدران في الأبراج الوسطى التي تساعد على الدخول [٢١١]

وهذه المحطة هي الوحيدة على امتداد الطريق التي بها مباني خارج أسوار الهيدريوما، حيث يوجد مبنى صغير مستطيل مع مجموعة من الآبار[٢١٢] وتبعد محطة الأتيمة عن ليوكوس ليمن حوالي ٢٧كم[*] [٢١٣]بينما تبعد عن قفط حوالي ١٤٥كم[٢١٤].

محطة السيالة (Seyala) :

وتسمى أيضاً (الحاج سليمان) (أنظر ملحق رقم ١٧ (Hagi Suleiman) (ومن المؤكد أن هذا الاسم أطلق عليها في العصر الإسلامي)، وهي إحدى المحطات المتناهية الصغر، لا يوجد بها دليل على وجود حجرات داخل الأسوار، على الرغم من أنه ربما يكون هناك بقايا تحت حطام الجانب الشمالي الغربي، ويوجد بها مجرى مائي مجاور لحوض مياه مخصص للحيوانات[٢١٥].

مدخل المحطة ربما في الحائط الشرقي[٢١٦] وتبعد محطة السيالة عن ليوكوس ليمن حوالي ٤١كم، والمسافة بينها وبين محطة الأتيمة حوالي ١٤كم [٢١٧]بينما تبعد المحطة عن قفط حوالي ١٣٢كم[٢١٨].

محطة الحمرة (El Hamrah)

وتسمى هذه المحطة (انظر ملحـــق رقـــم ١٨) أيضـــاً وكالـــة (*) الحمـــرة (Wekalat El Hamrah) وهي قلعة مربعة الشكل ولكنها أصـــغر مـــن محطـــة الزرقة[٢١٩] وبها برجين يحيطان بالمدخل في الجهة الشمالية الجنوبية، بالإضافة إلى برج افتراضي في الزاوية الغربية المهدمة، وبها أبراج في الزاويتين الشمالية والشرقية، وبهـــا غرف مجاورة للجدران الشمالية الغربية والشمالية الشرقية، وغرفة مفـــردة بجـــوار الحائط الجنوبي الغربي، وبها مكان مجوف في الساحة ربما يحدد مكان البئر[٢٢٠]، وتبعد محطة الحمرا عن ليوكوس ليمن حوالي ٥٢كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة السيالة ١١كم[٢٢١]، وتبعد عن قفط حوالي ١٢١كم[٢٢٢].

محطة الزرقة (El Zerkah)

ويطلق علي هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ١٩) أيضاً اسم أو أبو زرقة (Abu Zerkah) أو أبو فناني (Abu Fannani)، وهي تقع في وادي أبو زرقـــة، وبهـــا متاريس موجودة في أماكن عديدة علي امتداد السور، تاركة ممراً واضحاً، وبها بئـــر عمقه ١٠م وقطره ٣٠م، بها سلالم انحدرت من الشمال الغربي، وبها حجرات مجاورة للجوانب الداخلية للأسوار الرئيسية للحصن علي الجوانب الأربعة منه، وبهـــا قنـــاة مائية في الحائط الشرقي، وربما توصل هذه القناة المياه خارج الأســـوار للرجـــال أو للحيوانات، وبها برح في الركن الجنوبي الشرقي، ربما عمل هذا البرج كنقطة مراقبة ثابتة[٢٢٣]

وتبعد محطة الزرقة عن ليوكوس ليمن حوالي ٦٤ كم وتبلغ المسافة بينها وبين الحمرا حوالي ١٢كم[٢٢٤] وتبعد عن قفط حوالي ١٠٩ كم[٢٢٥].

الفواخير(El Fawakhir)

وهي ليست محطة بل قد تكون أكثر المناطق المأهولة بالسكان علي طول الطريق، وهناك أوستراكا (Ostraca) وأواني فخارية تثبت أنه كان بها نشاط في العصرين الروماني والبيزنطي، وأنها كانت منطقة مناجم وذهب ومحاجر جرانيت ، ولا يوجد دليل على وجود قلعة محصنة أو هيدريوما [٢٢٦]ولكن بها آثار مستعمرة مدنية ومعبد بطلمي[٢٢٧](*) وربما كانت تلك المستعمرة للعمال الذين يعملون في المناجم والمحاجر الموجودة في الفواخير. وتبعد الفواخير عن ليوكوس ليمن حوالي ٨٧كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الزرقة حوالي ٢٣كم[٢٢٨]بينما تبعد الفواخير عن قفط حوالي ٨٦كم[٢٢٩].

محطة الحمامات (El Hammamat)

وهذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٠) بها هيدريوما في وسطها يوجد بئر سداسي الشكل[٢٣٠]، وبها معبد للإله (*) (Pan) وبها نقوش تعود إلى أواخر القرن الثاني ق.م وإلى القرن الثالث الميلادي[٢٣١]،بالإضافة إلى أن جدارها الشمالي يحتوى على بقايا مشكاة (كوة) مما قد يدل على أن كنيسة أو مسجداً قد بني هناك[٢٣٢]، كما أن هذه النقوش تشير إلى أن هذه المحطة ظلت تستخدم طوال العصرين البطلمي والروماني وربما العصر القبطي أو الإسلامي أو كلاهما، فضلاً عن أنها كانت تستخدم بشكل أساسي في العصر الفرعوني[٢٣٣].

وبمحطة الحمامات بئر عمقه حوالي ٣٢كم بسلم لولبي[٢٣٤]، وتبعد محطة الحمامات عن ليوكوس ليمن بحوالي ٩٥كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الفواخير حوالي ٨كم[٢٣٥]، بينما تبعد عن قفط حوالي ٧٨كم[٢٣٦].

محطة المويح (El Muweih)

تقع محطة المويح (أنظر ملحق رقم ٢١، ٢٢) في وادي رملي يسمى أم مويح (Umm Muweih) في منطقة التلال السفلية، البرج والجدران في الركن الشمالي قد دمرهم الفيضانات، ولا يوجد دليل على وجود البئر في المحطة، وربما يكون في المنطقة المفتوحة في الجانب الشمالي، وبها بئر حديث هو بئر المويه، وبها صهريج للمياه ملتصق بالحوائط في الركن الجنوبي الشرقي، وعلى بعد حوالي ٥٠٠م إلى الشمال الغربي يوجد تل صغير يحتوى على رسومات فرعونية وكتابات لاتينية وقد تدل تلك الرسومات على أن هذا الموقع موجود منذ العصر الفرعوني[٢٣٧]، وتبعد المويه عن ليوكوس ليمن حوالي ١١١كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الحمامات حوالي ١٦كم[٢٣٨]، بينما تبعد عن قفط حوالي ٦٣كم[٢٣٩].

محطة قصر البنات (Kaser El Banat)

سميت هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٣،٢٤) بهذا الاسم لوجود كتابات على بعض الصخور المنعزلة شمال المحطة تعرف بقصر البنات[٢٤٠].

تقع محطة قصر البنات في منطقة التلال السفلية، وهى المحطة الأصغر حجماً ما بين المحطات التي تقع على طول هذا الطريق، وبها حجرات تقع داخل جدران المحطة على امتداد الجوانب الأربعة، ولا يوجد ما يشير إلى وجود أبراج الدفاع ما عدا إمكانية وجودها في الركن الجنوبي الشرقي، وقد يكون هناك العديد من الصهاريج في الناحية الجنوبية للمحطة، ولكن لا يوجد دليل على وجود بئر بها[٢٤١].

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٢٥كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة المويه حوالي ١٤كم[٢٤٢]، بينما تبعد عن قفط حوالي ٤٨كم[٢٤٣].

محطة اللقيطه (El Laqeita)

كانت هذه المحطة نقطة توقف رئيسية على كل من طريقي قفط – برينيكى و قفط – ليوكوس ليمن، وتعتبر نقطة التقاء بين الطريقين، فضلاً عن أنها كانت أكثر مصادر المياه سهوله وأقربهم للنيل[٢٤٤]. وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٤٠كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة قصر البنات حوالي ١٥كم[٢٤٥]، وتبعد عن قفط حوالي ٣٤كم[٢٤٦].

محطة الماتولا(El Matula) [*]

هي المحطة الأخيرة (أنظر ملحق رقم ٢٥) على هذا الطريق قبل محطة قفط، وبها تل مدرج إلى الشمال يشرف على المحطة، وجعل هذا التل كنقطة دفاع يصعب اختراقها [*][٢٤٧]

وبنيت حجراتها بالطوب الآجر المجفف[*][٢٤٨] مما يشير إلى، إما أنها لم تبن بغرض استخدامها كنقطة دفاع وحماية على الطريق أو انه اكتفى بالتل المدرج كنقطة دفاع، ولذلك لم تكن هناك حاجه إلى بناء المحطة بشكل قوى ومحصن. ولا يوجد دليل على وجود البئر أو صهريج المياه، ومع ذلك فإن أحدهما أو كلاهما ربما قد غمر تحت الأنقاض، ولم يكن هناك بئر فإن المياه إما إنها تحمل من النيل أو من الآبار في اللقيطة[٢٤٩].

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٥٧كم، وتبلغ المسافة بينها وبين اللقيطة ١٧كم[٢٥٠]. بينما تبعد عن قفط حوالي ٢٠كم[٢٥١].

المحطة التي تنتهي إليها الرحلة البحر الأحمر إلى النيل هي محطة قفط، والتي حملت إلينا نتائج البحث لمحة عن الأهمية الاقتصادية للمكان في العصر الروماني كنهاية للطريق[٢٥٢]، وتبعد قفط عن ليوكوس ليمن حوالي ١٧٤كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الماتولا حوالي ١٧كم[٢٥٣].

(د) طريق قنا (Kaenopolis) – فيلوتيراس (Philoteras)

طريق قنا – فيلوتيراس هو أحد الطرق التي تشق الصحراء الشرقية لتربط البحر الأحمر بنهر النيل. ويبدو أن هذا الطريق كان مستخدماً منذ أقدم العصور، حيث وجد نقش للأسرة السادسة والعشرين بالقرب من مناجم فوسفات واصف (Wasif)[٢٥٤]، وكذلك دل العمل الأثرى إلى أن ميناء وادي جواسيس (W.Gawasis)[٢٥٥] والذي حددMurray بقاياه على أنها بقايا ميناء فيلوتيراس[*][٢٥٦] هو ميناء الدولة الوسطى، مما يشير إلى أن هذا الطريق كان مطروقاً منذ العصر الفرعوني[٢٥٧]، واستخدم أيضاً من قبل الفرس حيث وجدت خرطوشة الملك دارا الأول، (Darius I)[٢٥٨] فضلاً عن استخدام هذا الميناء في العصرين البطلمى والروماني[٢٥٩]،

ويبدو أن هذا الطريق كطريق تجارى، كان أكثر استخداماً في العصر البطلمى منه في العصر الروماني، وذلك لكثرة النقوش البطلمية التي عثر عليها في أماكن متفرقة على طول هذا الطريق، ومنها العثور على ثلاث نقوش بطلمية أحدهما باسم بطلميوس السادس فيلوميتورا (Philometora) وملكته كليوباترا[٢٦٠] في حين أن فحص أنقاض محطات هذا الطريق دل على انه لم يكن يعج بتجارة البحر الأحمر في العصور الرومانية[٢٦١] ويبلغ طول هذا الطريق من البحر الأحمر إلى النيل حوالي ١٦٠كم[٢٦٢]، وبذلك فإن هذا الطريق يعد اقصر الطرق الممتدة من البحر الأحمر إلى النيل، حيث انه اقصر من الطريق الممتد من قفط – ليوكوس ليمن بحوالي ١٥كم.

ويبلغ عدد المحطات التي تقع على الطريق ما بين قفط وفيلوتيراس أربع محطات.

والطريق يصعد وادي جواسيس، يعبره إلى وادي جاسوس، ثم تتجه حتى نهايته، ومن الخط الفاصل يمتد حتى وادي ساجى (w. sagi)، ثم إلى محطة سمنه

(Semnah)[٢٦٣]، التي يوجد بها قلعة (Castellum) رومانية، فضلاً عن وجود محاجر رومانية عالية، ويوجد أسفل تلك المحاجر قرية صغيرة لعمال المناجم[٢٦٤]، وربما يدل هذا على أن الرومان لم يستخدموا هذا الطريق كطريق تجارى بشكل كبير بقدر ما استخدموه كطريق يوصلهم إلى المحاجر والمناجم المنتشرة علي طوله، ويسهل استغلالهم لها ويحقق لهم أقصى استفادة منها.وتبعد محطة سمنه عن فيلوتيراس حوالى ٤٦كم[٢٦٥]، بينما تبعد عن قنا حوالي ١٠٥كم[٢٦٦].

ومن محطة سمنه يمتد الطريق على طول وادي جيدامي (Gidami) حتى محطة جيدامي نفسها[٢٦٧]، وتبعد هذه المحطة عن فيلوتيراس بحوالي ٧٨كم، بينما تبعد عن محطة سمنه بحوالي ٣٢كم[٢٦٨]، وتبعد عن قنا بحوالي ٧٣كم[٢٦٩].

ومن وادى جيدامي يمتد الطريق حتى يصل إلى وادي القرية، ثم محطة القرية نفسها[٢٧٠] وفى محطة القرية يتفرع الطريق في اتجاه الجنوب الشرقي مروراً بالحمامة (El Hammama)، ثم محطة سمنة ثم ينتهى إلى وادي جاسوس (Gasus)[٢٧١]، وتبعد محطة قرية (Kreyah) عن فيلوتيراس حوالي ١٠٧كم، بينما تبلغ المسافة بينها وبين محطة جيدامى حوالي ٢٩كم[٢٧٢]، بينما تبعد عن قنا ٤٤كم[٢٧٣]، ومن محطة القرية تمتد الطريق نحو الجنوب حتى تصل إلى محطة (Aras) التي تقع على طريق ميوس هورموس – قفط، وبالتالي فإن طريق فيلوتيراس – قنا تلتقي بطريق فيلوتيراس فى هذه المحطة[٢٧٤] وتبعد محطة الأراس عن فيلوتيراس بحوالي ١٣٠كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة القرية حوالي ٢٣كم[٢٧٥] بينما تبعد عن قنا بحوالي ٢١كم[٢٧٦].

ثم تأتى المحطة النهائية على هذا الطريق وهى محطة قنا والتي تقع على النيل، وتبعد قنا فيلوتيراس بحوالي ١٥١كم، بينما تبلغ المسافة بينها وبين محطة الأراس حوالي ٢١كم[٢٧٧].

هـــ–طريق هادريان (Via Hadrian).

لقد أقام هادريان (١١٧م –١٣٨م) طريقاً جديداً سمى من بعده باسمـــه[٢٧٨]، ويرى Murray [٢٧٩] أن هذا الطريق من المحتمل انه كان مخططاً لربـــط مدينـــة أنطينوى (Antinoe) [*] (الشيخ عبادة) بجميع الموانئ الواقعة على البحـــر الأحمـــر تقريباً وذلك لأن هادريان ربما أراد أن يجعل من مدينته الجديدة سوقاً تجارياً كـــبيراً، تتجه إليه غالبية التجارة القادمة عبر البحر الأحمر والتي تفرغ معظم حمولاتها في تلك الموانئ. ويرى Charlesworth" أن الغرض من إنشاء هذا الطريق هـــو تشـــجيع التجارة عن طريق تخفيض مدة الرحلة من البحر الأحمر إلى النيل"[٢٨٠]

ولقد سجل هادريان افتتاح هذا الطريق على نقش مؤرخ بعام ١٣٧م ولقـــد جاء في النقش ما يلي :–

" لقد قام الإمبراطور قيصر تراجان هادريان أغســـطس (Caeser Trajan Hadrian Augustus) – مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى – بافتتاح طريق هادريان الجديد الطولي الآمن والممهد من برينيكي إلى أنطينوبوليس ولقد زود الطريق بمحطات المياه الوفيرة والاستراحات ومراكز الآمن على طول الطريق"[٢٨١]

وطبقاً ما جاء في هذا النقش فإن طريق هادريان يمتد من مدينة انطينوى علـــى الضفة الشرقية للنيل في الشمال الغربي إلى ميناء برينيكى على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر في الجنوب الشرقي أي أنه يمر بمختلف الموانئ الواقعة على البحر الأحمر وأيضاً الطرق التي تصله بالنيل.

كما أن النقش يشير إلى أن هادريان قد أقام العديـــد مـــن محطـــات الميـــاه، والاستراحات، ومراكز الأمن على امتداد طول الطريق، وذلـــك لخدمـــة التجـــارة والتجار، وضمان أمنهم وسلامتهم، فضلاً عن حماية حمـــولاتهم التجاريـــة، وحمايـــة المسافرين عبر هذا الطريق أيضاً.

ويرى "Johnson" أن هذا الطريق ربما استخدم لوقت ما، ولكن لا يوجد دليل على استمرار استخدامها بعد عصر هادريان(٢٨٢)، وذلك لأن هذا الطريق ربما أنشئ بغرض كسب وده والتقرب إليه.

ولقد ذكر هذا الطريق كطريق قديم سمي بسكة العجل (Sikkat El Agal) (٢٨٣) وقد يدل هذا الاسم على أن هذا الطريق كان يستخدم في مرحلة أو أكثر من مراحله فقط للعربات ذات العجل.

وتترك طريق هادريان مدينة انطينوى لتأخذ طريق وادي طرفة (Tarfa) (٢٨٤)، ثم يمر بوادي رجالة (W.Raggala) (٢٨٥) ، وربما يشير هذا الاسم إلى أن هذا الوادي سمي بوادي الرجالة لصعوبة مرور العربات ذات العجلات به لذلك فإنها كانت تقطع سيراً على الأقدام(*).

وبعد أن يترك الطريق وادي رجالة يصل إلى وادي حواشيه (W. Hawashiya) ثم يعبر سيراً على الأقدام جبل أبو هاد (Gebel Abu Had) ومن ثم إلى داخل السهل الساحلي حتى بئر أبو نخلة(٢٨٦).

ومن بئر أبو نخلة (Abu Nakhlah) يمتد الطريق ناحية الجنوب كطريق ممهد يبلغ اتساعه ٢٠-٢٥م، ومؤشرة بالقليل من النصب (الأعمدة) على كلا الجانبين لحوالي ٢٠م كمسافة فاصلة، ثم يبتعد الطريق قليلاً نحو الجنوب حتى يصل إلى العبابدة (Ababda) وهي ليست مثل سكة العجل، لكن مثل سكة العجم (طريق الأجانب) (Road Of Foreigners) (٢٨٧)، ثم يصل الطريق إلى ميوس هورموس حيث يلتقي (طريق هادريان) مع الطريق القادم من قفط إلى ميوس هورموس، وربما كانت القوافل التجارية القادمة عبر البحر الأحمر تفرغ حمولتها في ميناء ميوس هورموس ثم تنقل بعد ذلك إما إلى مدينة أنطينوى عبر طريق هادريان، أو أنها كانت تنقل إلى قفط عن طريق ميوس هورموس.

وجنوب ميوس هورموس ينعطف الطريق إلى الداخل إلى بير أم دلفا (Bir Umm Dalfa) [٢٨٨] ثم يترك الطريق التلال السفحية مرة أخري بالقرب من جبل أبو بيدون (Abu Bedun) حتى تصل إلى وادي أبو قرية (W. Abu Kariah) [٢٨٩] وفي وادي أبو قرية توجد محطة تقع شمال شرق جبل كلاوديوس، تسمى محطة أبو قرية، وبها صهريج ضخم، وتتبع هذه المحطة طريق هادريان[٢٩٠].

ثم يلتف طريق هادريان في الداخل من ميوس هورموس، وذلك لكي يعيد ربط الشاطئ في سفاجا (Safaga) = القصير[٢٩١]، وبعد أن يدور الطريق داخل الأراضي في وادي أبو قرية يظل قريباً من الساحل حتى نهايته[٢٩٢]، وخلال تلك المسافة يمر الطريق حتى يصل إلى الشاطئ بالقرب من مدخل وادي بارود (W.Barud)، ومن ثم يتجه الطريق ناحية الجنوب حتى يصل إلى ميناء فيلوتيراس في مدخل وادي الجواسيس، ثم يصل إلى الهيدريوما التي في كوبي (kuwe)، ثم يمتد حتى يصل إلى ميناء نيخيسيا (Nichesia) ومن نيخيسيا يمتد حتى يصل إلى المحطة التي في مرسى دابر (Mersa Daber) بالقرب من رأس صمدي (Ras Samadi)[٢٩٣].

يعبر طريق هادريان أماكن غير ملائمة لمرور العربات ذات العجلات، وعند بئر رانجا (Ranga) – القليل الملوحة – يتشعب الطريقحيث يذهب فرع منه بشكل مستقيم إلى محطة مياه فيتوس (Vetus Hydreuma)، بينما يذهب الفرع الآخر إلى محطة صغيرة في نهاية مدخل محطة لحامي (Lehami) ثم تتجه بشكل مستقيم إلى برينيكي[٢٩٤](*)(*)

و- الطريق من أبوللونوبوليس إلى بيرينيكي

يبدو أن هذا الطريق قد استخدم بشكل أساسي أثناء العصر البطلمي[٢٩٥] حيث أن حركة المرور البرية كانت تتجه إلى أبو للونوبوليس ماجنا (Apollonopolis Magna)، ولكن في العصر الروماني أصبحت قفط مركزاً تجارياً بارزاً على النيل لذلك فقد تحولت حركة المرور من أبو للونوبوليس إلى قفط[٢٩٦].

ولم يذكر الجغرافيون القدامى للعصر الروماني هذا الطريق* على الرغم من أن النقوش التي ترجع إلى عصر الأسرات[*] والعصر البطلمي تثبت أن الطريق كان يصل إلى النيل هنا في أبو للونوبوليس[*][٢٩٧].

وتتبع الطريق من أبو للونوبوليس ماجنا إلى برينيكي (Berence) فى مرحلتين منها وجزء من المرحلة الثالثة طريق القدماء المصريين إلى مناجم الذهب في بارامية (Barramiyah) (بئر الميه) وسوكارى (Sukari) [٢٩٨] ومدينة أبو للونوبوليس التي تقع على بعد خمسة أميال من قفط[٢٩٩].

وعلى امتداد هذا الطريق تقع خمس محطات ابتداءً من المحطة الأولى بعد أبوللونوبوليس حتى المحطة الأخيرة والتي يلتقي عندها الطريق بطريق برينيكى.

والمحطة الأولى على هذا الطريق هي محطة جهاد (Gihad)، وتقع هذه المحطة في وادي عباد (Abbad) والذي يبعد حوالي ١٥ ميلاً رومانياً من ابوللونوبوليس[٣٠٠].

وتعتبر هذه المحطة هي المحطة الأولى من النيل، ويبدو أن هذه المحطة كانت تستخدم منذ العصر الفرعوني حيث وجد بها خرطوشة للملك الفرعوني توت عنخ آمون[٣٠١](Tut,ankhamon) واستمر استخدامها في العصر البطلمي وذلك

لوجود نقوش بطلمية على حجرين مبنيين على حوائطها[٣٠٢][*] وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٢٢كم[٣٠٣]

وتلي محطة جهاد في اتجاه الطريق نحو الشرق محطة كانيس (Kanis) (أنظر ملحق رقم ٢٦). وتقع هذه المحطة بجوار معبد الملك الفرعوني سيتي الأول (Seti I) في وادي عباد[٣٠٤]، وتتميز هذه المحطة بطابع يجمع بين الشخصيتين اليونانية والرومانية مما يدل على أن هذه المحطة قد أعيد بنائها في العصر الروماني[٣٠٥] وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٤٥كم[٣٠٦].

وإلى الشرق من محطة كانيس تأتي محطة أبو قرية، وتحتوى هذه المحطة على اثنين من الخزانات ذات الشكل الأسطواني، وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٨٨كم[٣٠٧]

والمحطة قبل الأخيرة على هذا الطريق هي محطة ساموت (Samut) ويبدو أن هذه المحطة كانت أهم مركز لجمع مسحوق الذهب من المناجم في سيبريت (Sibrit) ودانكاش (Dankash)، ويوجد بها بئر عمقه حوالي ٢٠م، وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ١١٤كم[٣٠٨].

أما المحطة الأخيرة على هذا الطريق هي محطة دويق (Dweg) أو "فالاكرون"(Phalacron)[*]، والتي يلتقي عندها طريق ابوللونوبوليس بطريق برينيكي[٣٠٩]، وهي مفترق طرق أيضاً، وذلك لان الطريق القادم من برينيكي يتفرع عند هذه المحطة إلى فرعين، أحدهما يذهب في اتجاه الشمال الغربي حتى يصل إلى قفط، بينما يتجه الفرع الآخر نحو الغرب حتى يصل إلى ابوللونوبوليس[٣١٠]، والمسافة من هذه المحطة حتى ابوللونوبوليس حوالي ١٦٦كم[٣١١].

ثانياً : الطرق البديلة والفرعية:

هناك العديد من الطرق البديلة والفرعية لعبور الصحراء، وخاصة في الجزء

الأوسط والجزء الشمالي منها، وكانت هذه الطرق تستخدم بسلاسة تامة للسفر في بعض الأوقات ولبعض الأغراض[٣١٢].

ولقد كان هناك طريقان بديلان ذاتا أهمية إلى الشمال وإلى الجنوب من الطريق الوسطى (قفط- ليوكوس ليمن)، وهذان الطريقان مؤشران بالمحطات[٣١٣]، بالإضافة إلى الطرق الأخرى التي تقع في المنطقة الشمالية من الصحراء الشرقية[٣١٤].

١-الطرق التي تمتد وسط الصحراء الشرقية

(أ)- الطريق الموازى لطريق قنا - فيلوتيراس

ويعتبر هذا الطريق من الطرق البديلة، ويتفرع هذا الطريق من طريق قنا- فيلوتيراس عند محطة القرية، ومن ثم يتجه إلى الجنوب الشرقي مروراً بوادي حمامه (Hammamah)[*]، حتى يصل إلى محطة سمنه (Semnah)[٣١٥]، بالقرب من محطة سمنه كان يوجد منجم ذهب، ثم يسير الطريق بواصف (Wasif) حتى يصل إلى قمة وادي جاسوس (Gasus)[٣١٦]،

(ب)- الطريق الموازى لطريق قفط - ليوكوس ليمن

وهذا الطريق أيضاً من الطرق البديلة، ويتفرع من الطريق الصحراوي المركزي (قفط- ليوكوس ليمن) من شرق مدخل النخيل على شاطئ البحر الأحمر، ثم تصعد إلى وادي (W.karimثم إلى المحطة في بئر كريم، ويستمر الطريق حتى وادي الحمامات (Hammamat) ووادي المويليح، ثم وادي الكاش (W.Qash) ثم يعود ليربط الطريق الصحراوي المركزي بالقرب من محطة لقيطة (Laqeita) أو فوينيكون (Phoinicon)[٣١٧].

غير المستعمرة في بئر كريم لم يكن هناك محطات معروفة على هذا الطريق على الرغم من أن المحطة ديدامى (Didami) على طريق برينيكى تقع في الوادي الموازى لوادي الكاش[٣١٨].

(ج)– الطريق من جبل كلاوديانوس إلى ليوكوس ليمن

الطريق الداخلي من مونس كلاوديانوس على ليوكوس ليمن من المحتمل أنــه كان يستخدم فقط عن طريق الهجانــة (Camel Potors) (aladramedaria) [٣١٩]ويتجه هذا الطريق من جبل كلاوديانوس الذي يبعــد عــن البحــر مســافة ٣٠ميل[٣٢٠] ناحية الجنوب حتى يلتقي بطريق قفط – فيلوتيراس في محطة سمنه وهــي المحطة الأولى على هذا الطريق[٣٢١].

المحطة الثانية على هذا الطريق هي محطة النخيل (Nakhel)، وفيها بئر ميــاه في وادي النوم (W. bed)، وعلى بعد حوالي ٧ أو ٨ بوصات توجد آبــار ميــاه ترتفع من أسفل سلسله صخور تحت المياه، وهي مالحة ولكنها صــالحة للشــرب، وهناك أيضاً بضع وسبعون كوخا[*] بنو جميعا من حجر" الدبش"، ويعتقــد أن هــذا المكان إما انه كان مستعمرة تعدين أو حامية عسكرية، والأرجح انه كــان مــأوى بشكل مؤقت لبعض السكان من القصير في العصور الرومانية، ربما أثناء طــاعون أو اجتياح خارجي، فضلاً عن وجود منزل (خان) صغير أو هيدريوما بجوار البئر السابق ذكره[٣٢٢]

ويلاحظ أن هذا الطريق يربط طريق قفط – ليوكوس ليمن في مــدخل وادي النخيل، وبالتالي فإن طريق قنا– فيلوتيراس والمحطات التي تقع على امتداده، لابد وأن تنتهي على البحر الأحمر في ليوكوس ليمن، وهكذا فإن ميناء ليوكوس ليمن (القصير) قد يخدم طريق قنا– فيلوتيراس أيضاً[٣٢٣].

٢– الطرق التي تمتد شمال الصحراء الشرقية:

يحتوى الجزء الشمالي من الصحراء الشرقية على العديد من المحاجر منها جبل بورفايريتيس، وجبل كلاوديانوس[٣٢٤] لذلك فإن تلك الطرق تعتبر طرق عربات نقل أكثر منها طرق قوافل تجارية، وذلك لان العديد من تلك المحاجر بها أعمدة يصل

وزنها إلى ٢٠٠طن أو يزيد، وانه لمن الضروري لحمل تلك الأوزان الضخمة وجود طرق لعربات النقل وبشكل خاص في الاتصال بالطرق المنحدرة والسطحية[٣٢٥]،

(أ) طريق جبل كلاوديانوس- قنا

ويتفرع هذه الطريق من محطة القرية التي تقع على الطريق من قنا إلى، فيلوتيراس، ثم يتجه شمالاً إلى أبو زوال (Abu Zawal) (أنظر ملحق رقم ٢٧، ٢٨، ٢٩) [٣٢٦]، ويعتبر"فيجال" "Weigal" محطة أبو زوال أول محطة توقف ليلى للقوافل التجارية المارة على الطريق من مدينة كلاوديانوس إلى قنا[٣٢٧]، ويفترض كل من "ميريديث" و "تريجيترا" وجود محطة ما بين محطتي القرية وأبو زوال وذلك لأن المسافة ما بين المحطتين كبيرة ولا يعقل أن تقطع تلك المسافة دون توقف[٣٢٨]، وتبعد محطة أبو زوال عن قنا حوالي ٨٦كم[٣٢٩]

وهناك فرع يخرج من أبو زوال ويتجه نحو الغرب أسفل الوادي إلى وادي الفطيرى (W. El Fatiri) (أنظر ملحق رقم ٣٠) ثم يتجه يميناً ليعبر سهل نجع الطير (Nega,ater) إلى المحطة التي في الساقية لربط الطريق الآخر المتجه إلى قنا من محاجر بورفايريتس[٣٣٠]، وبعد أن يعبر الطريق أبو زوال يصل في النهاية إلى محاجر جبل كلاوديوس التي تبعد عن قنا حوالي ١١١كم[٣٣١]

(ب) الطريق من الزرقة إلى جبل الدخان (بورفايريتس)

وهذا الطريق يتجه شمالاً على امتداد السهل المرتفع من وادي فطيرا الزرقة (Wadi. Fatira El Zerqa) عبر الحد الفاصل السفلي إلى منعطف وادي غزا (W.Ghaza)[٣٣٢]، وعلى الرغم من أن هذا الطريق وبشكل لا يرقى إليه الشك هو طريق روماني إلا انه من المحتمل أن هذا الطريق كان يستخدم للحمولات الخفيفة التي تنقل من مستعمرة حجر السماق في جبل الدخان، ويبدو انه لا يوجد دليل على

استخدام هذا الطريق كطريق يربط بـــين ميـــوس هورمـــوس الرئيســـية في وادي الأطرش[٣٣٣].

(ج)– الطريق من محطة البادية (El Badiah) إلى جبل الدخان:

في البادية على الطريق من قنا إلى ميوس هورموس يوجد ممر مشاة يجرى لأعلى نحو التلال إلى المحاجر جبل الدخان[٣٣٤]، ويذكر Stuart أن هذا الطريق قد يكـــون بمثابة معبر من وادي بالى (W. Bali) إلى وادي أم سدره (W. Umm Sidrah)، وأن هذا الطريق يبدو انه كان يستخدم لعربات النقل ذات العجلات، وربما استخدم في نقل أحجار ضخمة، وأن المرور كان يتم بطريقة سهلة عـــبر الممـــر أو الجســـر الصناعي[٣٣٥].

ولكن الجمال في هذا الممر تحتاج إلى الالتفاف ٢٥كم عـــن طريـــق وادي أم سدره، وفى السابق كانت العربات التي تسير في هذا الطريق لابد لها أن تأخذ هـــذا المنعطف[٣٣٦].

تفرعات الطريق في البادية إلى ميوس هورموس تأخذ شكلاً مستقيماً في نهايتها على بعد ١٨١كم من قنا بدون أي محطات أخرى زائدة، ومن تلك الأفرع الفـــرع الذي يصل إلى محاجر بورفايريتس، والذي يقع على بعد مترات من بقايـــا منحـــدر يستخدم في تحميل العربات ذات المزاليج في مدخل وادي ســـدره، ومـــن منحـــدر التحميل هذا إلى المحجر في بورفايريتس مسافة حوالي ١٠كم[٣٣٧].

في منتصف الطريق (٧كم من المنحدر) هناك مبنى مهدم وهو دير أم سدره في ملتقى وادي المحجر (وادي المعمل W. El Maamal) مع الـــوادي الرئيســـي– وادي أم سدره– ثم يصل الطريق إلى المدينة في محاجر بورفـــايريتس،(*) [٣٣٨] وتبلـــغ مسافة هذا الطريق حوالي ٢٠ ميلاً[٣٣٩].

هوامش الفصل الثاني

(١) محمد عواد حسين، "البحرية المصرية في عهد البطالمة" (مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية، وضع فصوله نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية بجمهورية مصر العربية)، (١٩٧٣م) ، ص ١٥٦.

(٢) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(٣) htt/www.weekly.ahram.org.eg,, Said,R., "East of Edfu" Al Ahram weekly. ١٨-٢٤, February (١٩٩٩), Issue No. ٤٧١, p.١.

(٤) Meredith, D. "The Roman Remains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, ٣٨, (London), (١٩٥٢). p. ٩٤. وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (١)

(٥) Strabo, ١٧,١,٤٥

(٦) Ibid.

(٧) Murray, The Roman Roads and Stations in The Eastern Desert of Egypt, p.١٤٠.

(٨) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦

(٩) Meredith, Loc. Cit.

(١٠) www.weekly.Ahram-Org.eg, Loc. Cit.

(١١) Zitterkopf, R. & Sidebotham,S., "Stations and Towers on the Quseir-Nile Road" JEA, ٧٥, London. (١٩٨٩), p. ١٦٦.

(١٢) Ibid.

(١٣) Ibid.

(١٤) Ibid, p.١٦٨.

(١٥) Ibid.

(١٦) Meredith, "The Romains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, ٣٩, London, (١٩٥٣), p.٩٧. وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (٢)

(١٧) Ibid

(*)حيث كان هناك العديد من المخاطر التي يتعرض لها المسافرون فإذا ما تحرك فرد بعيد عن المراكز السكانية فإنه يصبح عرضة لمخاطر السرقة والاعتداء، ولقد واجهت هذه المشاكل كل من المسافرين وسكان البلد على السواء. Bagnal, R.S. Army and Police in Roman Upper Egypt, JARCE,vol.,٤, (١٩٧٧),p. ٦٧.

(١٨) Alston, R., Soldier and Society in Roman Egypt London, (١٩٩٥), pp. ١٥٥.

(*) هناك مدينة أخرى تسمي ليتوبوليس (Letoplis) هي إحدى عواصم مديريات الدلتا وكانت تسمي في العصر الفرعوني "سوخميت" (Sokhmit) والاسم الحديث لها هو "أوسيم" راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٣.

(١٩) Bagnall, R.S., "The Roman Garison of Latopolis, BASP, ١٢, No, ٤, (١٩٧٥) pp. ١٣٨-٩.

(٢٠) Milne, A History of Egypt under Roman Rule, London, (١٨٩٨).p.١٧٧

(٢١) Zitterkopf & Sidebotham., Loc. Cit.

(٢٢) Speide, Roman Army Studies, Vol., ١ (١٩٨٤), p. ٣٢١.

(*) كانت طيبة أيضا غاية للعديد من الطرق الصحراوية الرئيسية من الصحراء الشرقية، حيث العديد من المناجم والمحاجر كانت تعمل خلال العصر الروماني بالذات، وكذلك العديد من السلع القادمة من موانئ البحر الأحمر وكان كل ذلك يحتاج إلى حماية ضرورية.

- Bagnal. Army and police, p.٦٨

(٢٣) Speide, Roman Army Studies, p.٣١٧.

(*) لقد كان في مصر في العصر الروماني ثلاثة فيالق وتسعة كتائب وثلاث وحدات (alae) وثلاثة من وحدات الفرسان، أما الفيالق الثلاثة، فقد كان الأول في طيبة والثاني في الإسكندرية أما الثالث فقد كان في بابليون وكان فيلق بابليون يسيطر علي القادمين من الإسكندرية ومصر العليا وآسيا،عن طريق بيلوزيوم والذين كان لابد لهم من المرور خلاله بالإضافة إلى أن الموقع كان مناسباً للسيطرة علي السكان وإخضاعهم للتفتيش. Ibid, pp.٣١٧, ٣٢١ –

وكذلك راجع/ هـ ايدريس بل، المرجع السابق، ص ص ٧٠-٨٤.

(٢٤) عن ثورات المصرين ضد البطالمة، راجع/ محمود إبراهيم السعدني، المرجع السابق ، ص ٧٤-١١٠. وكذلك راجع/ هيثم محمد عبد العليم عرفة، ثورات المصريين ضد البطالمة من ٣٢٣ إلى ٣٠ ق.م، دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، ٢٠٠٣م.

وأيضا راجع/ محمد عواد حسين، حركات المقاومة الوطنية في مصر البطلمية، القاهرة، (١٩٤٩م)

(٢٥) Zitterkopf & Sidebotham., p. ١٨١.

(٢٦) Ibid, p. ١٨٢.

(٢٧) Ibid.

(٢٨) Ibid, p. ١٨٩

(٢٩) Ibid, pp. ١٨٢, ١٨٤.

(٣٠) Ibid, p. ١٨٤.
(٣١) Ibid.
(٣٢) Ibid, p. ١٨٢.
(٣٣) Ibid, p. ١٨٤
(٣٤) Ibid, p. ١٨٣
(٣٥) Strabo, ١٧,١,١٤٥.
(٣٦) Zitterkopf. and Sidebotham, Loc. Cit.
(٣٧) Ibid, p. ١٨٤.
(٣٨) Bagnall, R.S., "Upper and Lower Guard Posts" CdE, ٥٧, Bruxelles, (١٩٨٢), p. ١٢٦.
(٣٩) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit. p. ١٨٣.
(٤٠) Ibid .
(٤١) Ibid.
(٤٢) Ibid.
(٤٣) Bagnall, Upper and Lower Guard Posts, p.١٢٦.
(٤٤) Ibid.
(٤٥) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit, p. ١٨٦
(٤٦) Ibid.
(٤٧) Ibid.
(٤٨) Ibid, pp. ١٨٦, ١٨٧.
(٤٩) Ibid, p. ١٨٤.
(٥٠) Bevan, Op. Cit., pp. ١٥٤-٥
(٥١) Ibid, p.١٥٥

(*) أبو شعر القبلي (Abu Shaar Qibli) ١٨ كم شمال الغردقة الحديثة، موقعها الآن هو موقع الجونـة، "منتجع الجونة" (Al Gouna Resort).

(*) ١٦ كم جنوب سفاجا الحديثة.

(*) القصير الحديثة.

(*) مدينة المراس .

(٥٢) www.weekly.ahram.org.eg,Op.Cit.,p.٢
(٥٣) Meredith, Op. Cit.,(٢),p.٩٩
(٥٤) Zitterkopf and Sideotham., Op.Cit, p.١٦٢
- Cf, Alston, Op. Cit., p.١٤٤.

(٥٥) Meredith, Loc. Cit.
- Cf, Alston, Op. Cit., p.١٤٤.

(*) بليني الكبير واسمه بالكامل جايوس بلينيوس سيكوندوس (Gaius Plinius Secundus) مـــن (٢٣– ٧٩ ميلادية) كتب تاريخه الطبيعي أو لـــ (Natural History) في سبع وثلاثين كتاباً.

- (Meijer and Nijf, Op. Cit., index. P.١٩٥)

(٥٦) Pliny, N.H., X١, ٦٠
(٥٧) Zitterkopf. And Sidebotham., Op. Cit., p. ١٥٦.
(٥٨) Ibid., p.١٥٥.
(٥٩) Murray, Op. Cit., p. ١٣٩

(*) لقد اختلف المؤرخون حول إنشاء بيرينيكي، وهل أنشئت في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٦– ٢٤٧ ق.م) أم أنها أنشئت في عهد بطلميوس الثالث يـــورجيتيس الأول (٢٤٦ – ٢٢١ ق.م)، إن الغالبية العظمى من المؤرخين يرجعون تأسيسها إلى عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس ومنهم:–

(-Strabo, XVI, ١,٥)سترابون

(-Pliny, VI, ٢٣, ١٠٣).وبليني

وكذلك كلير بريو (Claire Preaux) حيث ترجع تاريخ أنشأها إلى ٢٨٥ –٢٨٣ق.م

- Op. Cit , p. ٣٦٠, note, ٥.
- Bevan, Op. Cit., p.١٦٥
- Tarn, W.W. The Hellenistic Civilization, p. ٢٤٦.

فإن صح الرأي القائل بأن مؤســـها هو بطلميوس الثاني، وهو الرأي الراجح فإن "بيرينيكي" سميت بهذا الاسم نسبة إلى بيرينيكي زوجة بطلميوس الأول سوتير ووالدة بطلميوس الثاني، وإلا فإنها تنـــسب إلى الملكة البطلمية الشهيرة بيرينيكي أخت الملك بطلميوس الثالث وزوجته في نفس الوقت والتي ألهت معه في حياتهما باسم الإلهين الخيرين. راجع / محمد عواد حسين ،المرجع السابق، ص ١٥٥، حاشية رقـــم (٨).

وأيضاً: مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المـــصرية (١٩٧٥)، ص ص ٦٩–٧٠.

(*) عن تجارة الأفيال في مصر العصر اليوناني – الروماني.

- Scullarad, H .H., "The Elephant in the Greek and Roman World" Ithaca, Cornell university press, (١٩٧٤).

(٦٠) (www.Archbase.com), Langenbucher, J., "Long Distance Trade at Berenike"

(*) كانت الأفيال تستخدم في العصر الهللينستي بوجه عام في الحروب البرية، كما استخدمها البطالمة بوجه خاص في معركة رفح (٢١٧ ق.م) حيث استخدم بطلميوس الرابع حوالي ٧٣ فيلاً أفريقياً في هـذه المعركة راجع:

(www.archbase.com)

- Tarn ,W .W., Hellenistic Military and Naval Development, Cambridge (١٩٣٠), p. ٢٣.

(٦١) Bevan, Op. Cit., p.١٥٥.

(٦٢) www.weekley.ahram.org.eg, Op. Cit., p.٦.

(٦٣) Strabo, ١٧. ١,٤٥.

(٦٤) Pliny, N.H.V١. ١٠٢-٣.

(٦٥) Meredith, Op. Cit., (٢) p.٩٨.

(٦٦) Bagnal, Army and Police., p. ٦٩

(٦٧) Zitterkopf and Sidebotham., Op. Cit, p.٥٦.

(٦٨) Charleswarth , Trade Route and Commerce of Roman Empire, Hildeshaim, (١٩٦١), p.٢١

(*) من المحطات التي تم اكتشافها علي الأرض من خلال البعثات الأثرية:

المفارق (El Mefarik) - أبو قرية (Abu Kariah) - قرية أم عشرة (Kariat Omm Ushrah)

أبو هيجليج (Abu Hegilig) - أبو غالكة (Abu Ghalkah) - سيكيت (Siket)

- Murray, Op. Cit. pp. ١٤٣, ١٤٤.

(*) بلينيوس، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(*)المحطات التي وردت عند بليني هي، كيبتوس (Coptos) "الهيدريوما الأولى" فوينيكون (Phoenicon)، "الهيدريوما الثانية " كومباس (Combasi)، أبوللـونيس (Apollinis)، نوفـام هيـدريوما (Novum Hydreuma)= محطة خاشير (Khashir)، فيتوس= =هيـدريوما (Vetus hydreuma)=(Cenon Hydreuma)، ثم يعطينا محطة لم يذكر اسمها ،لابد أنها هي محطة أفروديت (Aphrodite)، ثم محطة بيرينيكي (Berenice) -Pliny, N.H.VI, ٢٣. ١٠٢-١٠٣;Ball, J., Op. Cit.. p. ٨٣.

(*) يحتوي مخطوط أنطونين علي معظم الطرق الرومانية، ويـؤرخ هـذا المخطـوط بعهـد دقلـديانوس (Diocletian) (٢٨٥ -٣٠٣) كذلك يحتوي علي أسماء المحطات التي تقع علـي امتـداد الطـرق والمسافات بينها بالميل الروماني، وكل المعلومات الواردة في هذا الفصل من مخطوط أنطونين هي نقـلاً عن كتاب "جون بال" (Jon Ball) " - Egypt in Classical Geographers- ولـيس عـن مخطوط أنطونين الأصلي.

(*) سميت هذه الخريطة بهذا الاسم نسبة إلى باحث يدعي" كونراد بيوتنجر" (Conrad Peutinger) يعود إلى القرن السادس عشر الميلادي وكان يمتلك هذه الخريطة، والخريطة بلا شك منسوخة من خريطة قديمة تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وتوضح هذه الخريطة الطرق الرومانية والمحطات التي تقع عليها تلك الطرق والمسافات بينها، وهي محفوظة في مكتبة فينا (Vienna).

(*) يبدو أنها سميت مفارق لأنها تقع بالقرب من مفترق طرق، وبالفعل فإن هذه المحطة تقع في النقطة التي يتفرع منها الطريق إلى فرعين، فرع يتجه إلى بورنيكي وفرع يتجه إلى ليوكوس ليمن.

(راجع ملحق رقم ٣)

(*) جاءت قفط كأول محطة علي النيل، كبداية الطريق عند كل من بليني، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(٦٩) Meredith, Op. Cit., (٢), p.٩٩.

(٧٠) Murray, Op. Cit., p. ١٤٤.

(*) المسافات الواردة في هذا الفصل سواء بين المحطات وقفط أو بينها وبين بعضها نقلاً عن Murray المرجع السابق، الجدول الموجود ص ١٤٤، لأنه الأقرب إلى الصواب حسب ما جاء في الخرائط الحديثة الصادرة عن هيئة المساحة المصرية.

(٧١) Ball, J., Op. Cit, p.١٤٦.

(٧٢) Pliny. N.H. ٢٣, ١٠٢.

(٧٣) Murray, Loc. Cit.

(٧٤) Ibid.

(٧٥) Ball, Op. Cit., p. ١٥٨.

(٧٦) Murray, Loc. Cit.

(٧٧) Ball, Op. Cit., p.١٤٦.

(٧٨) Ibid., p.١٥٨.

(٧٩) Murray, Loc. Cit.

(٨٠) Ibid, p.١٤٤, not.٢.

(٨١) Ibid, p.١٤٤.

(٨٢) Ball, Op. Cit., p.١٤٦.

(٨٣) Ibid, p.١٥٨.

(٨٤) Murray, loc. Cit.

(٨٥) Pliny, Loc. Cit. ـ عن محطة اللقيطة أنظر الدراسة ص ١٨٥.

(٨٦) Murray. Loc. Cit.

(٨٧) Meredith, "Inscriptions From The Berenice Road", CdE, ٢٩, (١٩٥٤), pp. ٢٨٦-٧ وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (٣)

(٨٨) Murray. Loc. Cit.
(٨٩) Ball, Op. Cit., p.١٤٦.
(٩٠) Ibid, p. ١٥٨.
(٩١) Pliny. Loc. Cit.
(٩٢) Murray, Loc. Cit.

(*) لاحظ وجود محطتين تحملان نفس الاسم علي هذا الطريق أحدهما تبعد ١٠٩ (ميلاً) والأخرى تبعد حوالي ٢٤٢ (ميلاً).

(٩٣) Ibid.
(٩٤) Ball, Op. Cit., p. ١٤٩
(٩٥) Ibid, p. ١٥٨.
(٩٦) Murray, Loc. Cit.
(٩٧) Ibid
(٩٨) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.
(٩٩) Ibid., ١٥٨
(١٠٠) Murray, Loc. Cit.
(١٠١) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.
(١٠٢) Ibid, p. ١٥٨
(١٠٣) Murray, Loc. Cit
(١٠٤) Ibid, Map. P.١٣٩.
(١٠٥) Ibid. p. ١٤٤.
(١٠٦) Ibid.
(١٠٧) Ball, Op. Cit., p. ١٥٨.
(١٠٨) Pliny. Loc. Cit.
(١٠٩) Murray. Loc. Cit.
(١١٠) Ibid.

(*) يذكر "ميريدث" أن هذه المحطة اكتشفت من قبل الأثرى كيلليـاود (Cailliaud) عام (١٨١٦م)

–Meredith, Op. Cit, (٢)p. ١٠٤

(١١١) Ibid, p. ١٠٣.
(١١٢) Murray, Op. Cit., map, p. ١٣٩.
(١١٣) Meredith, Op. Cit., (٢), p. ١٠٣.

(*) يذكر "موراي" أن "ويلكينسون" (Wilkinson) يسمي هذه المحطة "فيكوس أبولينس"

–Murray, Op. Cit p. ١٤٤ , not, ٤. . (Vecus Apolinis)

(١١٤) Ibid., p.١٤٤.

(١١٥) Ibid.
(١١٦) Ball, Op. Cit., pp. ١٥٨-١٤٦
(١١٧) Murray. Loc. Cit.
(١١٨) Ibid.
(١١٩) Murray, Loc. Cit.

(*) تعني كلمة (Novum Hydreeuma): في اللغة اليونانية ، الأصل الذي أخذت عنه التسمية اللاتينية "التيار المائي الجديد".

(١٢٠) Ball, Op. Cit., pp. ١٤٦, ١٥٨.

(*)تبعد محطة "أبو قرية" "أو فيتوس هيدريوما" عن محطة بيرينيكي حوالي ١٧ ميلاً رومانياً وطبقاً لمخطوط أنطونين تبعد عنها بمقدار ١٨ ميلاً رومانياً وطبقاً لخريطة بيوتنجر تبعد عن بيرينيكي بحوالي ٢٢ ميلاً رومانياً، ولكنها طبقاً لبليني تبعد حوالي ١٤ ميلاً رومانياً عن بيرينيكي، ولكن تلك الاختلافات في المسافات لابد انه خطأ في التقدير عند كل منهم.

(١٢١) Pliny. Loc. Cit.

(*) "تروجلوديتيكا" تعني (الصومال) وربما كانت هذه المحطة ذات علاقة بالقوافل التجارية "أو استراحة لها" القادمة من الصومال أو القبائل التي تقطن "التروجلوديتيكا"

(*) "أبو قرية"هو تصغير لكلمة "أبو قرية" وذلك لأن العرب كان يسمون هذه المحطات والهيدريومات القديمة– دير (Monastray) أو قرية (village) (Kariyah) وبالتصغير "قرية" (Kuréyah)

(١٢٢) Ibid, p. ١٤٤.
(١٢٣) Meredith, Op. Cit., (٢) p. ١٠٠.

(*) فضلاً عن وجود مبنين ضخمين مستطيلين، وقلعة علي التل، وحصنين فوق قمة التل يكشفان الممر الضيق، وربما استخدم هذين الحصنين كنقطة مراقبة للقوافل التجارية التي تمر من خلال هذا الممر، فضلاً عن أن هذه المحطة بها بئر للمياه.

(Murray, Loc. Cit)

(*) يري "ميريدث" أن هذه المحطة (Siket) ربما كانت أحد مصادر المياه لبيرينيكي

-Meredith, Op. Cit., p ١٠١.

(١٢٤) Ibid.
(١٢٥) Murray, Loc. Cit.
(١٢٦) Ibid.

(*) كما يؤكد "موراي" علي أن هناك محطة تسمي "كالالات" (Kalalat) تقع جنوب بيرينيكي بحوالي ٨ ميلاً رومانياً (Murray. Loc. Cit.)–

(١٢٧) Ball, Op. Cit., pp. ١٤٦, ١٥٨; pliny, Loc. Cit.

(١٢٨) Strabo , Loc. Cit.
(١٢٩) Murray, Loc. Cit.
(١٣٠) Ibid.
(١٣١) Ibid., p. ١٣٨
(١٣٢) Strabo. ١٧,١,٤٥
(١٣٣) Pliny, Loc. Cit.
(١٣٤) Alston, Op. Cit., p. ٣١.

(*) ميناء "ميوس هورموس" يعني "ميناء الفار" وذلك لأن الأصل اليوناني للكلمة هو μυος Ορμος = حيث أن كلمة " ορμος" تعني ميناء وكلمة " μυς" تعني الفأر " mouse" = وكلمة " μυos" هي في حالة المضاف المفرد (Genitive case).

- Liddle and Scott's Greek –English Lexicon, Oxford, (٢٠٠١) p. ٤٥٥.
- Bevan, Op. Cit., p. ١٥٥; Charlesworth , Op. Cit., p.٦٠.

(*) لقد بدأ العمل في محاجر "بورفايريتيس" بين ٢٩ ميلادية حتى ٣٣٥م.
(www.weekly.ahram.org.eg)

(*) سمي جبل "بورفايريتيس بجبل "أبو الدخان" (The father of smoke) (Abu Dokhkhan) لسببين محتملين: أولهما: هو انه في الأيام الحارة كان الهواء يضيء ما حوله فيبدو مثل الدخان من مسافة بعيدة.

ثانيهما: هو انه في الأيام الماضية عندما كان الرومان يعملون في تلك المنطقة من الصحراء كان الدخان ينبعث من النيران التي يوقدونها، والتي يرتفع دخانها إلى الهواء.

-Tregenza, L.A., The Red Sea Mountains of Egypt, London (١٩٥٥), p. ١٢٦.

= يبدو من اقتران هذا الجبل باسم الإمبراطور كلاوديوس (٤١-٥٤م) أن العمل في هذه المنطقة قد بدا منذ عهده ، وليس قبل هذا التاريخ . ويؤكد ذلك " تشارلزوورث " حيث يذكر أن منطقة محاجر السماق والجرانيت افتتحت في عهد كلاوديوس، وسميت جبل كلاوديوس نسبة إليه.

(*) وظلت محاجر "مونس كلاوديوس" تعمل طوال القرون الثلاث الأولى الميلادية في نفس الوقت الذي ظلت تعمل فيه محاجر "بورفايريتيس" وربما كانت تحت نفس الإدارة .

(١٣٥) (www.weekly.ahram.org.eg)
(١٣٦) Zitterkopf. & Sidebotham., Op. Cit., p. ١٥٧.
(١٣٧) www.weekly.ahram.org.eg, Loc. Cit.

(*) القلزم هي "السويس حاليا".

(*) مع أن استخدام القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر قد يبدو غير محتمل علـى الأقل في بداية الاحتلال الروماني لمصر، وذلك طبقاً للحقائق التي جاءت عند "سترابون" وكذلك "بليني" بأن تلك القناة قد

هجرت في نهاية عصر البطالمة. إلا أن إمكانية استخدامها قد يبدو محتملاً جداً، وخاصة أن "أغسطس" قــد أعاد تشغيلها مرة أخرى،كما أن "تراجان" قد بني قناة أخرى أو أعاد بناء القناة القديمة والتي سميت باسمــه "نهر تراجان"

Strabo, XVII, ١،٢٦; Pliny, VI, ١٦٥; Charlesworth, Op. Cit., p. ٢٠.

(١٣٨) Meredith, Op. Cit., (١), pp. ٩٦, ٩٨.

(١٣٩) Charlesworth, Op. Cit., p.٢٠٠.

(*) مثل القمح، النبيذ، الخبز، الزيت، الثياب، وإن أمكن أدوية، ويبدو ذلك ملائماً للحاميات العـسكرية الموجودة هناك. Meredith, Op. Cit., (١)p.١٠٤.–

(١٤٠) Ibid.

(١٤١) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٩٦.

(١٤٢) Charlesworth, Op. Cit., p.٢١.

(١٤٣) Ibid., p.٦١.

(١٤٤) Strabo, XV١١, ١,٤٥.

(١٤٥) Meredith, and Tregenza, "Notes on Roman Stations in The Eastern Desert" BFA, XI, Cairo (١٩٤٩),p. ١٠٠.

(١٤٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٧.

(*) لقد بنت جدران المحطة من الطوب اللبن، وبني الأساسي من الأحجار، وربما يوحي عدم بنـاء المحطـة بشكل صلب كالمحطات الأخرى الموجودة علي امتداد هذا الطريق أنها كانت اقل اهمية، وذلك بسبب قربها الشديد من الهيدريوما الموجـــودة بالحيتـــة. Meredith and Tregenza, Op. Cit, (pp.١٠٢،١٠٣)

(*) ويذكر كل من "ميريديث" و"تريجيزا" أن الأثرى "سكوينفورث" (Schweinfurth) لاحظ ما سمـاه "عين الأردة أو القردة" (Ain el Arradah) في نقطة تقع علي بعد حوالي ٢٧ كم جنـوب محطـة الحيتة ولكن لم يقدم أي تفاصيل تدعم اقتراحه هذا.(Ibid., p.١٠١.) .

(١٤٧) Ibid, p,١٠٢.

(١٤٨) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.

(١٤٩) Meredith and Tregenza, Op. Cit., p. ١٠٠.

(١٥٠) Murray, Op. Cit., p. ١٤٧.

(١٥١) Meredith, "Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, ٣١, Bruxelles (١٩٥٠)p. ٣٥٦.(٤) وسوف نشير إلى هذا الكتاب برقم

(١٥٢) Ibid, p, ٣٦٠.
(١٥٣) Murray, Loc. Cit.
(١٥٤) Ibid.
(١٥٥) Scaife. C.H.O. Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhan), Cairo,(١٩٣٥),p.٦٤.

(*) كما لاحظ "سكيف" وجود عدد قليل من العلامات "الأعمدة" لطريق قديم من (الاراس) في اتجاه الشمال علي امتداد وادي قنا، هذه الأعمدة للطريق الرومانية، وهناك مسافة ميل ما بين كل عمود وآخر، ووجدت هذه المعالم علي طول الطريق إلى ميوس هورموس، وربما كانت هذه الأعمدة هي أعمدة الإشارة التي سبق الحديث عنها. .Ibid-

(*) ويتشعب الطريق في اتجه الشمال الشرقي مروراً بغزة ثم تتجه إلى الشمال الغربي لتلتقي مرة أخرى بطريق ميوس هورموس عند "قطر" Murray, Op. Cit, plan. P. ١٣٩-

(*) كما كان يوجد في هذه المنطقة طريق عربات ذات "مزالج" أو ذات عجلات تجرها الحيوانات، وهي العربات التي كانت تحضر أحجار السماق من جبل الدخان (Murray, Op. Cit, p. ١٤٧)

(١٥٦) Ibid.
(١٥٧) Alston, Op. Cit., p.١٩٦.
(١٥٨) Murray, Loc. Cit

(*) وجد "ميريديث" في عام ١٩٥١م أربع عملات في محطة البادية، ولقد حدد تاريخهم جميعاً وهي علي التوالي: ٣٢٠-٣٢٤م، ٣٢٤-٣٢٦م، ٣٣٣- ٣٣٥م. بينما ترجع الرابعة إلى عهد ثيودوليوس الأول (Theodosius I) (٧٥-٣٩٥م) وهذه العملة ربما تعني أن البادية هي نقطة المرور من ميوس هورموس إلى النيل وقد استخدمت للمرور بعض الوقت. (Meredith, Op. Cit., (١)p.١٠٩)-

(١٥٩) Murray, Loc. Cit.,
(١٦٠) Tregenza, Op. Cit., p. ١٤٤.
(١٦١) Alston, Op. Cit., p. ١٩٦
(١٦٢) Meredith, Op. Cit.,(١) p. ١٠٢.
(١٦٣) Alston, Op. Cit.p.١٩٤.
(١٦٤) Murray, Op. Cit., pp. ١٣٨, ١٣٩.

(*) تقع محاجر الحمامات في منتصف طريق قفط - ليوكوس ليمن، ويبدو أن العمل بهذه المحاجر كان يجري منذ الأسرة الثانية إلى السادسة وأثناء الدولة الوسطي والدولة الحديثة، وهناك بعض النقوش في "وادي الحمامات" تصف البعثة التجارية التي مرت من هذا الطريق إلى بلاد "بونت".

(www.weekly.ahram.org.eg)

(١٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج١٠، ص ٥٤.

(١٦٦) Murray, Op. Cit.,p.١٤٥.

(١٦٧) نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣ ، ص ٦٠، ٦٣.

(*) علي آية حال فإن المحاجر الرئيسية في الصحراء الشرقية لم يكن جميعها يتركز علي طرق قفط– ليوكوس ليمن، بل تركز غالبية النشاط الرئيسي بها علي مواضع الذهب في الفواخير، فضلاً عن وجود مناجم ومحاجر أخرى في بئر كريم (Bir-Karim) وفي بئر النخيل (Bir - el-Nakheil).

–(Ibid., p. ١٦٠)

(١٦٨) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p.١٥٥ .

(١٦٩) Ibid, p.١٥٧.

(١٧٠) Ibid, p.١٧٥.

(١٧١) Ibid, p. ١٥٥.

(١٧٢) Murray, Op. Cit, p. ١٤٥.

(١٧٣) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit.

(١٧٤) Ibid.

(١٧٥) Ibid.

(١٧٦) Strabo. Loc. Cit.

(١٧٧) Zitterkopf, & Sidebotham, Op. Cit., p ١٧٠.

(١٧٨) Charlesworth, Op. Cit., p. ٥٩.

(١٧٩) Zitterkopf & sidebotham , Loc Cit.

(١٨٠) Ibid.

(*) وكانت المياه الجوفية علي امتداد الطرق الصحراوية الوسطي هي أغلب المصادر التي يعتمد عليها، ولو أن معظم هذه المياه كانت إما مالحة أو غير صالحة للشرب، ولقد كان هناك العديد من نقاط المياه المتاحة في العصور الرومانية والمحفورة من خلال وادي الرمال في الصحراء الشرقية. (والنقوش الفرعونية في وادي الحمامات تشير إلى العديد من الآبار المصرية المحفورة في الإقليم)

. -Ibid., p .١٦٣

(١٨١) Ibid.p.١٦٣.

(*) الآبار ذات القطر الضخم تظهر في جبل كلاوديوس وفي محطات : دير الأطرش، الساقية، جوفيز، سمنه (Semnah)– (علي طريق فيلوتيراس– النيل)– وتقع غالبية المياه الغزيرة والصالحة للشرب علي امتداد طريق قفط– ليوكوس ليمن. -Ibid, p . ١٦٣ .

(١٨٢) Ibid.

(١٨٣) Ibid. p . ١٦٤.

(١٨٤) Ibid.

(*) وبملاحظة ظاهرة التبخر في الصحراء الشرقية فإن ذلك دليل علي أن مصادر المياه كانت تحفظ في صهاريج للمياه في المحطات لحفظها من التبخر، وأيضاً فأن خزانات المياه كانت تحتاج إلى سقف حتى لا تفقد المياه بسبب نسبة التبخر العالية في الصحراء الشرقية، حيث كانت نسبة التبخر تصل إلى ٢٥٠٠ mm في السنة، وخزانات المياه غير المغطاة لابد وان تفقد ١ mm ٥،٢ من المياه في الشهر، ومن غير المعقول تحديد صلاحية هذه المياه للشرب. راجع/ .١٦٨ ,١٦٤ . Ibid, pp-

(*) وكان الصهريج الواحد من صهاريج المياه يكفي الاحتياجات الضخمة للمسافرين من المياه وكذلك المقيمين في الصحراء الشرقية وما يكفي شخص لحوالي ٦١ يوماً للطعام وللاستحمام والغسيل... الخ، وربما ترتفع المتطلبات اليومية إلى ٢٠١ يوماً للشخص للمقيمين في الصحراء.١٦٤ . Ibid, p – .

(*) محطات الصحراء الشرقية الأخرى بها بعض الأبراج المستطيلة، ولكن جميع الأبراج علي امتداد الطريق الصحراوية المركزية بها أبراج نصف دائرية انظر/ ١٦٧ ,.Ibid. p

(١٨٥) Ibid.
(١٨٦) Ibid.
(١٨٧) Ibid.

(*) يبدو أن الأسقف كانت وسيلة بدائية تستخدم للوقاية من الشمس ومن المحتمل أن هذا الغطاء كان يصنع من سعف النخيل أو من الحصير المنسوج.راجع: .١٦٨ . Ibid., p

(١٨٨) Ibid.

(*) العديد من المحطات علي امتداد الطريق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتيس والقلعة (الحصن) نفسها في جبل كلاوديوس خارج دروب الحيوانات أنظر:– Ibid

(١٨٩) Ibid.
(١٩٠) Ibid.

(*)هناك العديد من قنوات المياه علي طول الطرق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتس .

(١٩١) Ibid.

(*)كانت المداخل العامة للمحطات تتسع لدخول حيوانات النقل وربما للشحنات، ولكنه لم يكن يتسع للعربات ذات العجلات وذلك دليل واضح علي أن العربات لم تكن تنقل بين الطريق بشكل متكرر، ولقد كانت الحصون أماكن آمنة لقضاء الليل طبقاً لقيمة الحمولات التي سوف تترك بالخارج أنظر: Ibid.

(١٩٢) Ibid., p . ١٦٦.
(١٩٣) Ibid., p. ١٦٥
(١٩٤) Ibid.
(١٩٥) Ibid., p . ١٨٠
(١٩٦) Ibid., p . ١٨١ .

(١٩٧) Ibid.
(١٩٨) Ibid., p. ١٨٢.
(١٩٩) Ibid., p. ١٨٩.
(٢٠٠) Ibid., p. ١٨٤.
(٢٠١) Ibid., p. ١٧١.
(٢٠٢) Ibid, p. ١٦٥.

(*) ربما في عهد الإمبراطور سبتيموس سيفيروس (Septemus Severus) (١٩٣– ٢١١م).

(*) من المحتمل في عهد الإمبراطور تبريوس (Tibreius) (١٤– ٣٧م).

أو في عهد الإمبراطور جايوس كاليجولا (Gaius Caligula) (٣٧– ٤١م).

أو في عهد الإمبراطور كلاوديوس (Claudius) (٤١– ٥٤م).

(*) حكم بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euregetes I) (٢٤٦– ٢٢١ق.م).

(٢٠٣) Ibid, p. ١٧١.
(٢٠٤) Alston, Op. Cit., p. ١٩٣.
(٢٠٥) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. ١٧٤.
(٢٠٦) Ibid.
(٢٠٧) Ibid, p. ١٧٠.
(٢٠٨) Ibid.

(*) وتسمي أيضا وكالة الأتيمة– أو وكالة الضوي الحماد (Wekalat El Iteima- Wekalat El Duwi El Hammad) أنظر:– Ibid., p. ١٧٤. –

(*) تسلك طريق قفط – ليوكوس ليمن سلسلة من الأودية من البحر الأحمر إلى النيل وهذه الأودية هي: وادي القصير القديم، وادي إمباجي، وادي الحرامية، وادي أبو زيران (Abu Zeran)، وادي الرصافة (Rassafa) ، وادي الحمامات(El Hammamat)، وادي الفواخير، وادي كوي (Kwei) ، وادي رودعايد (Rod Ayid) ، وادي الماتولا (Matula) أنظر:– Ibid.,p.١٦٠. –

(٢٠٩) Ibid, p. ١٧٤
(٢١٠) Ibid..
(٢١١) Ibid, p. ١٧٥.
(٢١٢) Ibid.

(*)وهنا نلاحظ أن المسافة بين محطة الاتيمة وبين محطة ليوكوس ليمن كبيرة إذ تبلغ حوالي ٢٧كم، وهذه المسافة بين المحطتين اكبر من مثيلاتها بين المحطات الأخرى، لذلك يبدو من الممكن انه كان هناك محطة

تقع في الوسط ما بين المحطتين، وربما كانت تلك المحطة هي بير البيدا، والتي تبعد عن قفط حوالي ١٥٤كم خاصة وان طريقاً هاماً يقع في الوسط يربطهما من الجنوب أنظر:

- Murray, Op. Cit ., p .١٤٦

(٢١٣) Ibid.,p . ١٦٩.

(٢١٤) Murray, Loc. Cit .

(٢١٥) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit , p . ١٧٥

(٢١٦) Ibid , p . ١٧٦ .

(٢١٧) Ibid , p . ١٦٩.

(٢١٨) Murray, Loc .Cit.

(*) يسمي العرب المحطات على طريق قفط/ ليوكوس ليمن وكالة أو خان أو نزل (Caravanserai) أنظر:- Ibid., p. ١٤١.

(٢١٩) Alston ., Op . Cit . p . ١٩٥.

(٢٢٠) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . p . ١٧٦ .

(٢٢١) Ibid., p. ١٦٩.

(٢٢٢) Murray., Op.Cit.,p.١٤٦.

(٢٢٣) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . pp ١٧٦ , ١٧٧.

(٢٢٤) Ibid., p. ١٦٩.

(٢٢٥) Murray., Op. Cit.p.١٤٥.

(٢٢٦) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p . ١٧٧

(*) هذا المعبد للملك البطلمي بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) (٢٤٦ق.م – ٢٢١ق.م)

(٢٢٧) Alston , Op , Cit ., p . ١٩٥.

(٢٢٨) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p ١٦٩ .

(٢٢٩) Murray, Op. Cit.,p.١٤٦.

(٢٣٠) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٧٨

(*)الإله Pan أوMin كان حامي المسافرين في الصحراء الشرقية انظر:-

- Meredith, Op .Cit.,(٢) p. ٩٨.

(٢٣١) Alston , Op , Cit ., p . ١٩٥

(٢٣٢) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٧٨

(٢٣٣) Nibbi, G.M. ١٧ (١٩٧٥) pp.٣٤. ٤٤.

(٢٣٤) Murray, Op. Cit.,p.١٤٦.

(٢٣٥) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٦

(٢٣٦) Murray, Op. Cit.,p.١٤٦

(٢٣٧) Zittèrkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٧٨

(٢٣٨) Ibid , p . ١٦٩ .

(٢٣٩) Murray, Op. Cit.,p.١٤٦

(٢٤٠) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٧٩ .

(٢٤١) Ibid

(٢٤٢) Ibid, p. ١٦٩.

(٢٤٣) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦

(٢٤٤) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٧٩ .

(٢٤٥) Ibid, p. ١٦٩.

(٢٤٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦

(*) يطلق العرب علي هذه المحطة اسم وكالة المفارق(El Mafarek) أو وادي القرن، (Wadi El Qurn) ويطلق عليها ابن جبير (Ibn Gubayer) اسم وكالة الديه (Wekalat El Diyah)

راجع/ Murray, Loc .Cit.

(*) وحوالي ٦كم إلى الشرق يوجد علم المفارق Alam El Mafarek والتي تعني راية نقطة التقاطع والتي من المحتمل أنها كانت نقطة التقاء مع طريق الجمال إلى قنا. راجع:

-Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٧٩ .

(٢٤٧) Ibid.

(*)ولا يوجد دليل علي وجود الطوب المجفف في الجدران الخارجية لأي من الهيدريومات علي طول الطريق غير التي في الماتولا. راجع: - Ibid., p. ١٨٠.

(٢٤٨) Ibid.

(٢٤٩) Ibid, pp.١٧٩, ١٨٠.

(٢٥٠) Ibid, p . ١٦٩ .

(٢٥١) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٢٥٢) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p. ١٨٠ .

(٢٥٣) Ibid, p . ١٦٩ .

(٢٥٤) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٢٥٥) Zitterkopf and Sidebotham , Op. Cit ., p. ١٦٢ .

(*) علي بعد بعض الأميال إلى الداخل من فيلوتيراس في وادي جاسوس (Gasus) عثر علي مستوطنة مبعثرة تحتوي علي بقايا آثار يونانية- رومانية ربما يكون هذا الاينوم (Aenym) الذي يعتبره بليني اسماً آخر لفيلوتيراس.- Meredith , Loc. Cit., (٢),p. ١٠٢

(٢٥٦) Murray, Loc . Cit.
(٢٥٧) Zitterkopf and Sidebotham ,Loc. Cit . ; Meredith, Op. Cit., (١) p. ١٠٥
(٢٥٨) Murray, Loc . Cit.
(٢٥٩) Ibid. ;Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit
(٢٦٠) Meredith ,Op. Cit ., (٢) p. ١٠٢.
(٢٦١) Ibid, (١).p. ١٠٥
(٢٦٢) Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit
(٢٦٣) Ibid., p. ١٦٢ .
(٢٦٤) Meredith, (٢), p. ١٠٦.
(٢٦٥) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit ., p. ١٦٩
(٢٦٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.
(٢٦٧) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit ., p. ١٦٢.
(٢٦٨) Ibid, p . ١٦٩ .
(٢٦٩) Murray, Loc . Cit
(٢٧٠) Zitterkopf & Sidebotham , Op. Cit ., p. ١٦٢
(٢٧١) Ibid.
(٢٧٢) Ibid., p . ١٦٩
(٢٧٣) Murray., Op. Cit., p. ١٤٦.
(٢٧٤) Ibid., plan .,p.١٣٩
(٢٧٥) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit . p. ١٦٩ .
(٢٧٦) Murray., Op. Cit., p. ١٤٦.
(٢٧٧) Zitterkopf & Sidebotham ., Op. Cit ., p. ١٦٩
(٢٧٨) Charlesworth, Op. Cit., P. ٢٢
(٢٧٩) Murray, Op. Cit., P. ١٣٩.

(*) بنى الإمبراطور هادريان هذه المدينة عام ١٣٠م في صعيد مصر تخليداً لذكري غلامه المحبوب أنطونينوس (Antoninus) الذي توفي هناك، ولقد بنيت المدينة علي الضفة الشرقية للنيل قبالـة هيرموبـوليس ماجنا (الاشمونين) .Ibid. p. ١٤٩ –

(٢٨٠) Charlesworth, Loc. Cit.
(٢٨١) O.G.I..S , ٧٠١. ; Meredith , Op .Cit,(٢) p. ١٠١.

(٢٨٢) Johnson, A, C, Roman Egypt to the Reign of Diocletian. Baltimore., (١٩٣٦)p.٤٠٣.

(٢٨٣) Murray, Op. Cit., p. ١٤٩.

(٢٨٤) Ibid

(٢٨٥) Ibid.

(*) ويلاحظ عند الاتجاه شمالاً وجود العديد من المساحات التي لا يوجد بها شــئ ســواء هيــدريومات أو محطات أو محطات عسكرية، وذلك حتى تلتف إلى الداخل عبر الصحراء في النهاية.

(Meredith, Op. Cit., (٢) P. ١٠١.)

(٢٨٦) Murray,Loc.Cit.

(٢٨٧) Ibid.

(٢٨٨) Ibid.

(٢٨٩) Ibid

(٢٩٠) Meredith , Op. Cit.,(٢) p. ١٠٥.

(٢٩١) Ibid.

(٢٩٢) Ibid.,p. ١٠١

(٢٩٣) Murray, Loc . Cit.

(٢٩٤) Ibid.

(*) وللحصول علي المياه علي الشاطئ كان يتم حفر الآبار في طبقات الأدوية المتسعة لمسافات قليلة مــن البحر، خاصة وان هناك العديد من الأماكن كانت نادراً ما تتعرض للأمطار المفاجئة . .Ibid–

(*) حالة الأنقاض في الهيدريوماتا في سفاجا وكويي ربما تفترض وجود محطات أخري في السابق في مــداخل كل الأودية مثل، أصيل (Essel)، وأم غاج (Umm Ghag) وراتحا . .Ibid

(٢٩٥) Alston ., Op . Cit . p . ١٩٤.

(٢٩٦) Zitterkopf and Sidebotham ., Op. Cit , p. ١٥٦.

(*) لقد ذكر سترابون المدينة (مدينة أبو للونوبوليس) قفط وقال أنها تقع علي مسافة ليست بعيدة من قفط أنظر: .Strabo .,XV١١, ١،٤٥- ٤٦–

(*) العديد من النقوش الهيروغليفية وجدت علــي أو بــالقرب مــن الطريــق والكــثير منــها في وادي عباد(Abbad) وبعضها في أم عواد شيلول (Umm , Awad , Shelul)، وفي وادي خريت (W. khrit) والبعض الآخر في محطة بارامية (Barramiyah) ، انظر:– Meredith., Op. Cit.,(٢) P . ٩٨

(٢٩٧) Ibid., p . ٩٩ .

(٢٩٨) Murray, Op. Cit, p. ١٤٥.

(٢٩٩) Ibid., p. ١٣٩.

الفصل الثالث

النقل النهري

كان النيل أفضل وسيلة للمواصلات، لأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت[١]ويمكن الوصول إليه من كل مكان في الوادي، ومن هنا كان النيل الطريق الطبيعي والعام والرئيسي للتجارة، ولقد ساعد التيار في اتجاه مجري النهر حركة المرور، كما ساعدت الرياح الشمالية السائدة علي حمل المراكب إلى أعلاه ، بالإضافة إلى ذلك، فإن القنوات المائية ذ الحجم الكبير ساعدت علي نقل مراكب أصغر حجماً[٢] مثل قناة الإسكندرية تلك القناة التي تعود إلى العصر الفرعوني، و اهتم بهذه القناة كل من البطالمة والرومان، لما لها من أهمية كوسيلة للنقل و التجارة ،وقد ساعد علي ذلك أنها كانت تبدأ من أحد فروع النيل الغربية، تصل حتى العاصمة[٣] [*].

وكانت القنوات التي تتفرع من النيل تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى الإسكندرية حتى أن "سترابون" ذكر أن البضائع التي تحمل إلى الإسكندرية عن طريق هذه القنوات اكثر بكثير من التي ترد إليها عن طريق البحر[٤].

كما كان هناك طريق نهري يربط بين منف[*] والإسكندرية[*]فضلاً عن العديد من القنوات المائية التي كانت تربط النيل بالفيوم (أرسينوي)ومنها قناة بطوليمائيس هورموس (Πτολεμαιδος Ορμους) التي تقع جنوب شرقي الفيوم عند اللاهون[٦].

ولقد امتلأت هذه القناة بالسفن التي كانت تغدو وتروح حاملة الناس والبضائع[٧] وكذلك قناة باتسونتيوس (πατσωντευς) هي القناة الرئيسية التي

كانت تغمر قرية كرانيس (Καρανις) بالمياه، وتمر قبل وصولها إلى كرانيس بقرية باكخياس (أم الأثل) (Βαχιας) ، وأيضا بقرية فيلادلفيا وتنبع هذه القناة من بحر يوسف ويبدو أنها هي التي تحمل الآن اسم بحر" الوردان". كما كانت تمر أيضا بقرية "بطلمية الجديدة"، وربما كل من قريتي ديمي و سوكنوبايونيسوس [٨] هكذا كانت هذه القناة تربط العديد من قري الفيوم بالنيل، ويبدو أن هذه القناة كانت تنقل محاصيل وبضائع تلك القرى إلى النيل ومنه إلى الإسكندرية أو أي وجهة أخرى.

أنواع المراكب النهرية:

كان هناك عدة أنواع من المراكب النهرية لنقل الغلال وكلها مراكب صغيرة، ولكن اختلفت البرديات في تحديد سعة كل منها.

(أ) النوع الأول: كيركوروس (κερκουρος)[٩]

كان هذا النوع من المراكب يستخدم في النقل النهري ويؤكد ذلك قول "هاوبن" بأن الملكة كليوباترا الثانية، كانت تمتلك مراكب خاصة بها ذات أنواع مختلفة كان بينهما مراكب "الكيركوروس" وكانت تستخدم في نقل الغلال عبر النهر[١٠]. ويؤكد علي ذلك أيضاً كل من "ماير" (Meijer) و"نيف" (Nijf) بقولهما أن هناك العديد من المراكب المختلفة، كانت تبحر عبر النيل وأن مراكب "الكيركوروس" كانت أكبرها، وأنها استخدمت لنقل الغلال إلى الإسكندرية[١١]. فضلاً عن أن هناك بعض البرديات التي ذكرت استخدام هذا النوع من المراكب في النقل النهري منها بردية "موين" (Moen) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م. والتي جاء فيها أن شخصاً يدعي هيراكليتوس (Ηρακλειτος) كان يملك مركباً من نوع "الكيركوروس" وكانت حمولتها تبلغ حوالي ثلاثة آلاف تالنت (أي ما يساوي ٧٨ طن)[١٢].

وتبين لنا كثير من الوثائق أن حمولة (αγωγις) هذا النوع من المراكب ١٠٠٠ أردب[١٣] علي اعتبار أن سعتها تبلغ ٢٠٠٠ أردب بما يساوي ٢٠ طن، بينما في الوثيقة رقم ٤٠٧ من مجموعة أرشيف "ماكواري" (Macquarie). ذكرت حمولة هذا المركب ٨٠٠٠ أردب[١٤] وفي البردية رقم ٢٧ من مجموعة بردي (Enteuxes) جاءت سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب[١٥] هذا بالإضافة إلى المراكب (كيركوروس أخاراكتوس) (κερκουρος αχαρακτος) ولم تذكر الوثائق له شكلاً محدداً [١٦] والمركب (كيركوروس كافي) (κερκουροσκαφη) وتتراوح سعتها ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب[١٧].

(ب) النوع الثاني: بروساجوجيس (προσαγωγις) وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٣٥٠٠ أردباً[١٨].

(ج) النوع الثالث: باكتون (πακτων): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٣٠٠ إلى ١٢٠٠ أردب[١٩].

(د) النوع الرابع: كوناوثيوس (κοναυθιος): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ آلاف أردب[٢٠].

وعلي أية حال، فإننا نجد في إحدى برديات تبتونيس[٢١] إشارة إلى أن سعة المراكب النهرية الخاصة بنقل الغلال كانت تتراوح ما بين ٩٠٠ إلى ١٦ ألف أردب.

ومن خلال الوثائق البردية عموماً، نلاحظ أن النوعين الأول والثاني من المراكب، هما أكثر أنواع المراكب استخداماً لنقل الغلال، وربما كان ذلك بسبب، حجمها الكبير، وأن النوع الثالث والرابع هما اقل استخداماً بسبب صغر حجمها[٢٢].

ملكية المراكب

وفي زمن البطالمة لعبت السفن دوراً هاماً في اقتصاديات البلاد، حيث كان يعتمد عليها بشكل رئيسي في عمليات النقل المختلفة، وخاصة عبر النيل الذي كان يشكل شبكة من الاتصالات المائية، امتدت مئات الكيلومترات. ولقد اكتسب الأسطول النهري أهمية كبري خاصة وانه كان ينقل كميات ضخمة من الغلال سنوياً إلى الإسكندرية[٢٣] ولقد كان ملوك وملكات البيت البطلمي يملكون سفناً خاصة بهم[٢٤]كما كان للأفراد أيضاً مراكباً خاصة بهم[٢٥].

أما مراكب الملك البطلمي فكانت عبارة عن أسطولٍ من المراكب تروح وتغدو عبر نهر النيل وفروعه وكذلك عبر القنوات التي تتصل به، ولقد ذكرت لنا الوثائق البردية العديد من تلك السفن، ومنها وثيقة[٢٦] بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٦٥ / ٢٦٤ ق.م) أي إلى عهد الملك بطلميوس الثاني "فيلادلفوس"، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي كسانثوس (Ξανθος) إلى آخر يدعي إيوفرانور (Ευφρανορ) وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا وظيفة أي من الشخصين، إلا أن ناشرا البردية يفترضا أن هذين الشخصين كانا علي علاقة بصوامع الغلال الملكية، وأن الغلال كانت ترسل في البداية إلى "إيوفرانور" الذي كان يرسلها بدوره إلى كسانثوس والذي كان أعلي منزلة منه[٢٧]. ويتعلق هذا الخطاب بنقل غلال علي مركب مملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثاني فيلادلفوس. وجاء فيها:–

"من كسانثوس إلى إيوفرانور. تحية. أعط أوامر للتسليم من خلال كيلليس (Κιλλεους) إلى حورس علي المركب (مركب نقل بضائع) الملكية والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، "حورس" للغلال التي جبيت من الأراضي المستأجرة(*)من قبل اسكندر (Αλεξανδερος) وبرومينوس (Βρομενους) ونيكوستراتوس

(Νικοστρατους) وباوسانياس (Παυσανιου)، ودع كيلليس أو ربـان السفينة يكتب لك إيصالاً، ويختم العينة، واحضرها إلىّ، إلى اللقاء العـام الواحـد والعشرين، واحد من شهر توت، المرسل إليه، إيوفرانور".

ونخلص من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني كان يملك مركبـاً كانـت تستخدم في نقل الغلال، وقد عهد بها وبإدارتها إلى شخص يدعي حورس، وهو أيضاً الذي كان يقودها بنفسه، وغالباً ما كان حورس قد استأجر هذه المراكب من الدولة مقابل أجر يدفعه إليها.

كما أن هناك بردية أخرى تعود أيضا إلى منتصـف القـرن الثالـث ق.م. (٢٥٢/١ ق.م)[٢٨] وهي عبارة عن شـكوى مقدمـة مـن بحـار" نـاوكليروس" (ναυκληρος) أحد المراكب المملوكة للملـك البطلمـي بطلميـوس الثـاني فيلادلفوس إلى الملك، تتعلق بتحطم السـفينة عـن طريـق العواصـف في مينـاء أفروديتوبوليس (أطفيح الحالية) (*) وجاء فيها:-

"........وأبحرت هابطاً معهم حتى القناة عن طريق مينـاء أفروديتوبـوليس، ولكن رياحاً هبت، والأقمشة السورية أعلي الكابينة، فتحولت إلى الجانب الأيمـن المائل من السفينة مما كان سبباً في غرقها. واقسم بحياة الملك بطلميوس وأرسـينوي فيلادلفوس،الإلهين الأخوين (Αδελφοι) للآله سوتير أبيهما، أن ما ذكرت كـان صحيحاً".

يتضح لنا من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني يملك هذه المركب، والتي يعمل عليها شخص آخر، وإن لم يتبين لنا من سطور البردية أي شئ يتعلق به، لا اسمه ولا وظيفته، ولم يتضح لنا أيضاً إن كان هذا البحار يعمل علي هذه المركب لحسـابه الخاص أم لحساب الملك البطلمي؟

ويتبين لنا من إحدى وثائق القرن الثالث أيضاً أن الملك البطلمي كان يملـــك سفناً كانت تغدو وتروح في قناة بطوليمائيس هورموس، – ميناء الفيـــوم – حاملـــة الناس والبضائع وأن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول تلك الســـفن بحيـــث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي[٢٩].

وبالإضافة إلى البرديات السابقة[٣٠] والتي تثبت بما لا يدع مجالاً للشك، ملكية الملك للمراكب هناك العديد من البرديات التي تؤكد ملكيته للمراكب. وإن كان من العسير تحديد مقدار ما كان يملكه من سفن نهرية[٣١] إلا أنه من والواضح أنه كـــان يملك عدداً ليس بقليل منها حيث يذكر "روستوفيتزف" أن سد احتياجات الجـــيش، ونقل كميات كبيرة من الحاصلات الزراعية من مناطق إنتاجها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية يتطلب مئات إن لم يكن آلاف من السفن، بأحجامها المختلفـــة ،ومـــا يلزمها من ملاحين [٣٢] وإن كانت الوثائق تشير إلى أن الملك البطلمي لم يستخدم في نقل القمح سفنه فحسب بل كذلك سفن الأهالي وملاحيها لقاء أجر[٣٣] إلا أن ذلك لا ينفي امتلاكه لعدد كبير من السفن النهرية، وخاصة وأن الملك البطلمي كان مـــن اكبر تجار الغلال في العالم الهيللينستي[٣٤] مما يفترض معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من المراكب ليضمن سرعة نقل الغلال، وبالتالي يضمن الوفاء بتعاقداته في الخارج. أيضاً بما أن قضية ملكية "أبو للونيوس" لأساطيل من السفن لم تحسم بشكل قاطع.

فهل كان أبوللونيوس يمتلك هذا الكم الهائل من السفن ملكية خاصة، أم أنه كان يديرها فقط لصالح الملك البطلمي بوصفه وزير ماليته؟

صحيح أن تجارة أبوللونيوس الضخمة والمتشعبة في داخل مصـــر وخارجهـــا وضيعته الضخمة في فيلادلفيا وممتلكاته الأخرى كانت تتطلب امتلاكه لعدد ضـــخم من السفن للوفاء باحتياجاتها، وهذا ما يؤكده "روستوفيتزف" وبأنه أيضـــاً لم يكـــن يمتلك أسطولاً ضخماً من المراكب والسفن فقط ولكن أيضا امتلك مســـفناً لبنـــاء

السفن والمراكب الجديدة في ميناء كيركي (Κερκη) علي قناة الفيوم الرئيسية[٣٥] إلا أن هذا لا ينفي أن كل هذا العدد الضخم لم يكن كله ملكاً لأبوللونيوس،فلابد أن الملك البطلمي كان يملك ولو جزءاً منه ترك إدارته لأبوللونيوس بصفته وزيراً لماليته من ناحية، ولأنه تاجر ماهر من ناحية أخرى. وخاصة وأن "روستوفيتزف" نفسه يؤكد أن "المسفن" الموجود في ميناء كيركي لم يكن يدار فقط لصالح أبوللونيوس، ولكن أيضا لصالح الملك البطلمي[٣٦].

أما مراكب الملكات ففي مقدمتها مراكب الملكة أرسينوي الثانية زوجة الملك بطلميوس فيلادلفوس، والملكة بيرينيكي الثانية[*] (Berenice II) زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس (Euegetes) والملكة كيلوباترا الثانية (Cleopatra II) التي كانت قد لعبت دوراً كبيراً في النظام الاقتصادي. ويظهر ذلك بوضوح في الوثائق البردية[٣٧].

ففي وثيقة تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٥٢/١ ق.م)[٣٨] تتحدث عن ملكية إحدى ملكات البيت البطلمي لمركب، وربانها شخص يدعي بيتوسيريس (Πετοσειρις)، ويفترض "هاوبين" (Hauben) أن هذه الملكة هي أرسينوي الثانية، والتي توفيت قبل تاريخ هذه البردية بما يقرب من عشرين عاماً،وأن هذه المراكب كانت ملكية خاصة لها، وظلت تستغل من قبل التاج وأن ربانها قد استأجرها من الملكة أرسينوي الثانية بموجب عقد طويل الأجل، في حياة الملكة، وكان له الحق الفعلي في استغلالها، ثم اصبح مالكاً لها ولكن بشكل مؤقت[٣٩].

وهناك بردية أخري[٤٠] تشير إلى ملكية إحدى الملكات ، يحتمل أنها الملكة بيرينيكي الثانية زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس الأول[٤١] لمركب تبلغ سعتها الإجمالية (٢٠٠) مائتي أردب، وكان هناك شخص يدعي هيراكليديس (Ηρακλειδης) هو ناوكليروس هذه المركب وأيضا قبطانها (κυβερνητης)[٤٢].

وتشير إحدى برديات تبتونيس[٤٣] إلى ملكية الملكة كليوبـــاترا للمراكـــب، ولكن لم يتبين لنا من خلال نص البردية إذا ما كانت هذه الملكة هي كليوباترا الأولى أم الثانية (Cleopatra Ior II) وكان بحار (ναυκληρος) هذه المركب هـــو أبوللونيوس[٤٤] ولكن اسم الربان أو (الكيبرنيتيس) مفقود، لذلك لم يتضح لنا اسمه، وإن كان هذا يدلنا علي أن هذه المراكب يعمل عليها (أو يملكها بموجب عقد إيجار) شخص ويقودها شخص آخر [٤٥] ولم يحدث، كما في حالة مركب الملكة بيرينيكـــي الثانية، سالفة الذكر، أن كان مالكها و قبطانها في نفس الوقت، هو نفس الشـــخص (هيراكليديس).

كما أن إحدى برديات "إراسم" (.P. Erasm Univ) تحدثنا عن امـــتلاك إحدى ملكات البيت البطلمي– لابد أنها كيلوباترا الثانية– للمراكب؛ وذلـــك لأن هذه البردية مؤرخة بعهد الملك بطلميوس السادس (١٨٠– ١٤٥) وبتحديد أكثر، في منتصف القرن الثاني (١٥٧– ١٤٧ق.م) ولقد استخدمت مراكب هذه الملكـــة كيلوباترا الثانية في نقل غلال الدولة من القمح في الغالب من الجزء الجنوبي من إقليم أرسينوي (الفيوم) [٤٦].

وفي إحدى برديات تبتونيس[٤٧] والتي تعود أي منتصف القـــرن الثـــاني ق.م. إشارة إلى مركبين إحداهما تملكها الملكة (إما كليوباترا الثانيـــة أو الثالثـــة) ويعمـــل هارثوتيس (Αρθωτης) بحارا عليها، وربانها أبوللونيوس[٤٨]. والأخرى، تملكهـــا أيضا الملكة كيلوباترا الثانية أو الثالثة، وبحارها شخص يدعي "حـــورس" وربانهـــا شخص آخر يدعي بطلميوس[٤٩].

وفي العصر الروماني كانت حركة السفن النهرية، التي تفوق سواها، تتجه في الغالب الأعم إلى الإسكندرية حاملة إليها القمح الذي يتم تصديره إلى روما، وكذلك المواد الغذائية والوقود لتغطية احتياجات جيش الاحتلال. ولقد امتلكـــت الدولـــة

أسطولاً من السفن كان يعمل عليه ملاحون تم تأجيرهم، أو جنود تم إلحاقهم بالخدمة العسكرية، وكان هذا الأسطول يمثل نواة أسطول الغلال علي نهر النيل[٥٠].

ولدينا وثيقة تعود إلى القرن الأول الميلادي (٧٧م)[٥١] وهي عبارة عن إشعار استلام لإيصال مرسل من قبل ثلاثة من ربابنة السفن يتعلق بحمولة مركبهم، المملوكة للدولة، وكان هؤلاء القباطنة الثلاث ينقلون علي ظهر هذه المركب الحكومية، كمية من الغلال إلى الإسكندرية ، ولقد تسلم هذا الإيصال جندي من الفيلق الثاني، كان يرافقهم علي ظهر المركب في رحلتهم إلى الإسكندرية، بالضرورة كنوع من أنواع الحماية أو الحراسة، لحمولة المركب ضد أي خطر قد تتعرض إليه أثناء السفر إلى الإسكندرية.

وهناك بردية أخرى تعود إلى النصف الأخير من القرن الثالث الميلادي[٥٢]وهي عبارة عن تقرير اجتماع خاص للبولي عن طريق أعضاء رئاسة مجلس البولي (Πρυτανις) لمناقشة ترشيح الخدمة إلزامية بنقل الغلال التي طلبتها القوات المتمركزة- من المحتمل- في "بابليون" والمراكب التي سوف تستخدم في عملية النقل هي مراكب مملوكة للدولة، وجاهزة بالفعل، وإن كان النص لم يذكر بالتحديد الأشخاص الذين سوف يقومون بعبء هذه الخدمة الإلزامية، ولكن من برديات أخرى، تعود إلى القرن الثالث والرابع الميلادي عرفوا بأنهم هم:-

١- المشرفون علي النقل المائي.

٢- مراقبو النقل البري من صومعة الغلال إلى النيل.

٣- المسئولون عن تحميل السفن في الميناء[٥٣].

ويشير جونسون (Johnson) إلى أن الحكومة كانت تمتلك بالإضافة إلى السفن كبيرة الحجم سفناً صغيرة الحجم كانت تستخدم في نقل الغلال من الشاطئ إلى سفن أخرى كبيرة الحجم، وأن هناك سفناً كانت تستخدم في نقل الحبوب

للجيش الروماني.وأخرى كانت تستخدم من قبل الحاكم الروماني للقيام بجولاته التفتيشية[٥٤]. وظهر في الوثائق البردية مشرفون علي المراكب عرفوا باسم:

(επιτηρηται ηγεμονικων πλοιων και αλλων)

أي "المشرفون علي القوارب القيادية وغيرها "[٥٥]

وذكر جونسون أن المشرف علي مراكب الحاكم ظهر لأول مرة في السجلات الموجودة في القرن الثالث الميلادي، ومن المحتمل أنه كان يشرف علي المراكب الموضوعة تحت خدمة الإمبراطورية [٥٦][*].

أما فيما يتعلق بملكية الأفراد للمراكب النيلية أو النهرية في العصر البطلمي والروماني فمن الملاحظ أنه في العصر البطلمي كان ملاك المراكب ينتمون إلى الطبقة العليا، التي تتألف من رجال القضاء والكهنة وعائلاتهم[*] (επονομοι) ولم يشترط أن يكونوا من اليونانيين، حيث نجد في الوثائق أشخاص مصريين[*] لكننا لم نجد مقدونيين[*] بوصفهم ملاك للمراكب[*] وأحياناً كان يمتلك المركب أكثر من شخص واحد، وأحياناً أخرى كان الشخص يمتلك مركبين إحداهما يكون ربانها والأخرى يؤجر لها رباناً، أو كان المالك يؤجر مركبه للبحار، الذي بدوره يؤجر المركب لشخص آخر[٥٧].

وكان أبوللونيوس "وزير مالية" الملك بطلميوس الثاني من أشهر وأكبر ملاك المراكب، حيث كان يملك أسطولا تجارياً نهرياً يستخدمه في نقل المنتجات التي تنتجها ضيعته، وكذلك المنتجات التي تستوردها ، بل لقد امتلك مسفناً لبناء سفن ومراكب جديدة[٥٨]. وكان له قائد بحري خاص مسئول عن أسطوله الخاص، غير أن حالة أبوللونيوس من الممكن أن تكون حالة فردية استثنائية[٥٩].

وهناك بردية تعود إلى العام (٢٥٩ ق.م) تحتوي علي تقييم مفصل لبضائع مرسلة،من محطة رسوم جمركية في "بيلوزيون" في طريقها إلى الإسكندرية، وكانت

محملـــة علـــي ســـفينتين تحـــت قيـــادة بـــاترون (Πατρων) وهيراكليـــديس (Ηρακλειδης)، ومن المحتمل أن هاتين السفينتين كانتا جزء مـــن الأســـطول الخاص لأبوللونيوس(٦٠).

كما أن إحدى برديات "زينون" (Ζηνων)(٦١) تشير إلى شـــخص يـــدعي ميتخوبسيس (Μετχωψις) ربان إحدى المراكب المملوكة لأبوللونيوس يقســـم (القسم المعتاد) بأنه لن يأخذ علي ظهر المركب أي شحنة خاضعة للمكوس (أي انـــه لن يتهرب من دفع الرسوم الجمركية أو انه لن يحمل علي ظهر مركبة بضائع لم تجب عليها مكوس). وهي إشارة إلى ملكية أبوللونيوس للمراكب.

ويبدو أن "زينون" وكيل أعمال أبوللونيوس، كان يمتلك سفينة واحـــدة أو أكثر، كان يؤجرها أو يحتفظ بها تحت إشرافه ويقتسم الأرباح مع الملاحين(٦٢).

ولكن هل كان أبوللونيوس يملك هذا الأسطول. يقيناً لحسابه الخاص كملكية شخصية أم لحساب الملك البطلمي ويشرف عليها لصالحه؟

يطرح "روستوفيتزف" هذا السؤال ولكن بصيغة أخرى، وهي إلى أي مـــدي ارتبطت أنشطة أبوللونيوس التجارية بأنشطة الدولة؟!! ويجيب إجابة، وإن كانت غير قاطعة، بأن الأسطول التجاري لأبوللونيوس كان بالطبع مشروع رأسمـــالي خـــاص. ولكن من المصادفة أن أبوللونيوس كان في نفس الوقت الديويكيتيس (وزير الماليـــة) لمصر البطلمية!! نحن لا نعرف ماهية العلاقة الموجودة بين أبوللونيوس والملك. ولكننا نأخذ في الاعتبار حقيقة، أن أبوللونيوس بالإضافة إلى أسطوله البحري كـــان يملـــك أسطولاً نهرياً علي النيل وعلي القنوات الملاحية. وبهذا فقد ارتبط بـــروابط قريبـــة متداخلة مع اقتصاد الدولة. وكانت غالبية البضائع التي تنقلها ســـفن أبوللونيـــوس تخص الدولة في ميناء كيركي وكان ينبغي علي أبوللونيوس أن يعـــد الاحتياجـــات اللازمة للسفن التي عهد إليه بتأسيسها لكي تحمل ابنة الملك عبر البحر وهذا يعني أن

الملك اعتبر أسطول أبوللونيوس كواحد من الأساطيل التي كانت دائماً تحت التصرف الملكي[٦٣] ويبقي هناك خيط رفيع بين علاقة أبوللونيوس بالملك. خاصة وأن إجابة "روستوفيتزف" لم تعطنا إجابة شافية عن السؤال المطروح، وإن كان في مرجع لاحق يذكر "أنه لا يمكن الجزم بأن السفن التي كانت تحت تصرف أبوللونيوس كان يملكها الملك ويديرها أبوللونيوس لصالحه بوصفه "وزير ماليته" أو أنها كانت ملكية خاصة له"[٦٤].

وعلي الرغم من إننا لا نملك من الأدلة، ما يجعلنا علي دراية تامة بطبيعة العلاقة بين أبوللونيوس والملك أو بين أبوللونيوس التاجر و أبوللونيوس الديوكيتيس. إلا أن هذا ربما لا ينفي أن أبوللونيوس كانت له سفنه الخاصة به، خاصة وأنه –كما ذكرنا آنفاً– كان يملك تجارة ضخمة ومتشعبة وكذلك ضيعة في فيلادلفيا وكذلك ممتلكاته الأخرى، مما يتطلب معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من السفن لنقل منتجات ضيعته والوفاء بالتزاماته التجارية وعلي الرغم من رأي روستوفيتزف السابق، إلا أنه لم ينف امتلاك أبوللونيوس لمراكب وسفن خاصة به كان يستخدمها لخدمته هو وموظفيه[٦٥]. فضلاً عن أنه كان يملك في ميناء كيركي مسفناً لبناء السفن والمراكب[٦٦] كما أن "بيفان" (Bevan) يؤكد علي ملكية أبوللونيوس لأساطيل تجارية نهرية وبحرية[٦٧].

علي أية حال لم يكن أبوللونيوس أو زينون فقط هما اللذان يملكان مراكب خاصة، فقد كان رجال البلاط الملكي أيضاً يملكون مراكب خاصة بهم، حيث جاء في إحدى برديات زينون[٦٨] أن أحد رجال بلاط الملك بطلميوس الثاني ويدعي بوسيدونيوس(Ποσειδωνιος) كان يعمل "ايدياتروس" (εδεατρος) (king's taster) أي "متذوق طعام الملك" كان يمتلك مراكب خاصة به، وذلك لأن بوسيدونيوس كان قد قدم شكوى مفادها أن موظفي سوسيستراتوس

(Σωσιστρατος) رئيس محطة المكوس في ممفيس (εις την χωραν εμθαντες εμ μεμφει) قد صادروا بعض الحديد الذي وجدوه علي أحد مراكبه وباعوه، وأن هذا الحديد هو جزء أساسي من معدات المركب .

ويشير" إدجار"(Edgar) ناشر البردية إلى أن بوسيدونيوس عضو من موظفي البلاط الملكي يملك هذه المركب ملكية شخصية[٦٩] وذلك لما يدل عليه السطر "الثالث" في البردية، حيث جاء فيه.

"των ημετερων αναπλεοντος" أي "أحد مراكبنا الشخصية"[٧٠]

كما أن كلمة" أحد مراكبنا" تدل علي أن بوسيدونيوس يملك أكثر من مركب واحدة.

وفي بعض الأحيان نجد أن المركب الواحدة يمتلكها أكثر من شخص واحد، وما يدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات الحيبة[٧١] وقد جاء فيها:

"العام الرابع والثلاثون، الرابع والعشرون من شهر مسرى، القبطان ديونيسيوس (Διονυσιος) يعترف بأنه شحن من خلال نيخثيمبيوس (Νεχθεμβεους) وكيل الكاتب الملكي علي ظهر مركب كسينودوكوس (Ξενοδοκος) وإسكندر (Αλεξανδρος) ٤٨٠٠ أردباً من الشعير.

في العام الرابع والثلاثون من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس وسوتير، كاهن اسكندر، والالهة إديلفي كون نيوبتوليموس (Νεοπτολεμος) بن فريكسيوس (Φριξιος) بن كانيفوروس (Κανηφορος)[*] (حاملة السلة) أرسينوي فيلادلفوس كون أرسينوي ابنة نيكولاس (Νικολαος)، الرابع والعشرون ومن شهر مسرى. القبطان، ديونيسيوس، يقر بأنه شحن علي مركب

اكسينودوكوس واسكندر، والتي ربانها اكيوريس (Εκτευρις) بن باسيتوس (Πασιτος) من منفيس بواسطة نيخثيمبيوس وكيل الكاتب الملكي، لكي تنقل إلى صومعة الغلال الملكيه، في الإسكندرية مع عينة، ٤٨٠٠ أردب من الشعير، وتكون غلال نظيفة غير مغشوشة مغربلة ، وأن تكون مكيلة بالمكاييل التي أحضرها بنفسه من الإسكندرية"

ويتضح لنا من هذه البردية أن هذه المركب يعمل عليها بحار واحد ويملكها شخصان، وهم اكسينودوكوس واسكندر والبحار ومالكا المركب يحملون أسماء يونانية بينما القبطان (الكيبرنيتيس) مصري من منف، ورغم أن هذه الوثيقة لا تشير إلى مكان تصدير الحبوب إلا أن وجود القبطان اكتوريس بن باسيس من منف، يرجح تصدير الحبوب منها كما يتضح لنا وجود طريق نهري يربط منف بالإسكندرية مما يؤدي إلى زيادة الترابط الاقتصادي بينهما[٧٢].

وفي إحدى برديات ماكواري (Macquarie) [٧٣] (P. Macq. 704) والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إشارة إلى مركب يملكها شخص ويعمل عليها شخص آخر،حيث تشير إلى:-

"أمر شحن من خريسيبوس (Chrysippos) إلى دياجوراس (Diagoras) وبيروتيس (Beroties) (٨٠٠٠) ثمانية آلاف أردباً من الشعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة التخمير (Brewing Tax) (ضريبة الشراب) السكندرية. بطلميوس هو البحار علي مركب (كيركوروس) (Kerkouros) مملوكة لـ إيوثيديكوس (Euthydikos).

يشير ناشر البردية إلى أن خريسيبوس هو ستراتيجوس الإقليم، وأن كل من دياجوراس وبيروتيس هما أمناء مخازن" سيتولوجوي" [٧٤] وهذه البردية عبارة عن نوع نوع من أنواع أوامر الشحن الصادرة من الاستراتيجوس إلى السيتولوجوس تأمره

بشحن ضريبة الغلال علي ظهر سفينة مخصصة لذلك(٧٥)ومن الملاحظ أن أمر الشحن عبر عنه بصيغة الأمر المفرد مع أن المرسل إليهما اثنين من أمناء المخازن وليس أمين مخزن واحد، أي من المفترض أن يخاطبا بصيغة الأمر الجمع، ولكن ربما يشير ذلك إلى انه بالرغم من أن أمر الشحن مرسل إلى اثنين من أمناء المخازن (السيتولوجوى) فإن واحداً منهما فقط كان متوقعاً منه بالفعل أن يقوم بعملية الشحن(٧٦).

ولدينا بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م (٧٧) وهي عبارة عن إيصال استلام صادر من ربان مركب، يعترف فيه بأنه قد استلم كمية من الغلال في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية، جاء فيها:-

"في عهد بطلميوس وأرسينوي، المحبين لأبيهما (Φιλοπατερων)، في العام الواحد والعشرين، الثاني من شهر هاتور، يعترف أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس (Πολυκρατης) حمولة.... أردب، بأنه شحن في ميناء كيركي للنقل إلى الإسكندرية من صومعة الغلال الملكية، من محصول العام العشرين،بواسطة باكخيوس (Βακχιος) وأمونيوس أمناء مخزن الغلال(*) في هيرانيسوس (Ιερα Νησος) مع المراقبين (εργοστηριοι) خمسة آلاف وخمس مائة وست وخمسون أردباً (٥٥٥٦) (*)من الأوليرا(*) (Ολυρας) دفعت كإيجار ومن أجل النقل عن طريق مركب إضافي المجموع (٥٥٥٦) أردباً والكمية تم كيلها بالمكيال البرونزي بمكيال عادل، ودقيق، ومنخول، ولم أقدم أي شكوى"

ويتبين لنا من هذه البردية أن بوليكراتيس هو مالك المركب وأن أمونيوس هو ربانها. أي أن بوليكراتيس يملكها ولكنه لا يعمل عليها وأنها استخدمت في نقل الغلال من ميناء كيركي في إقليم منف إلى صومعة الغلال في الإسكندرية.

وإحدى برديات" تبتونيس"(٧٨) والتي ترجع إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٧١ ق.م) تتعامل مع موضوعات متعددة، وخاصة تلك التي ترتبط بأعمال

صوامع غلال الدولة، مثل تدوين إيصالات عينية من إيجار ومصادر أخرى، وتخزين بذور الغلال، مخصصات الجنود وموظفي الحكومة، والإنتقال السنوي للقمح إلى الإسكندرية. وهذه الموضوعات هي الأكثر أهمية في النص، فهي تعطينا صورة عن أسطول الغلال القابع في ميناء بطوليمائيس. كما اشتمل هذا النص علي أسماء كل مركب وما تحمله من بضائع مرسلة من قري متعددة، وجدير بالملاحظة أن قائدي هذه المراكب، فضلاً عن مالكيها معظمهم من اليونانيين[٧٩] وأسماء ملاك المراكب وربابنتها كالتالي:-

- ديونيسيوس (Διονυσιος) من نيلوبوليس (Νειλουπολις) يملك مركبا رباها هو أبوللونيوس (Απολλωνιος)[٨٠].
- فيلوتيراس(Φιλωτερας) من نيلوبوليس يملك مركباً،ويبدو أنه رباها أيضا[٨١].
- هيراكليتوس (Ηρακλειτος) من سوكنوبايونيسوس يملك مركباً رباها هو أبوللونيوس[٨٢]
- سيرابيون (Σαραπιωνος) من سوكنوبايونيسوس يملك مركباً رباها هو ثيودوروس (Θεοδωρος)[٨٣]
- سوسيكليوس (Σωσικλεους) من سوكنوبايونيسوس يملك مركباً رباها هو بامينيس (Παμμενης)[٨٤]
- بطلميوس،من سوكنوبايونيسوس، يملك مركباً رباها هو كيفالون(Κεφαλων)[٨٥]
- دوريونوس (Δωριωνος) يملك مركبا، وربالها هو ديونيسيوس[٨٦].
- اسكليبياس (Ασκληπιας) يملك مركبا، وربالها هو زينون [٨٧].

- ومركب يمتلكها أمونيوس، ويبدو أن ربانها شخص آخر من نيلوبوليس[٨٨].
- مركب أخرى يملكها شخصان هما أبوللونيوس وأليناايوس (Αθηναιος) وربانها هو بطلميوس[٨٩].

ومما سبق يتضح لنا أن هناك مراكب يملكها شخص وهو ربانها أيضا. كما أن هناك مراكب يملكها شخص، وربانها شخص آخر. ومركب يملكها شخصان وربانها شخص ثالث. وإذا افترضنا أن أبوللونيوس هو نفسه الشخص الذي تكرر اسمه في البردية، حيث جاء في معظم الحالات رباناً لعدد من المراكب يمتلكها أكثر من شخص، وجاء في حالة واحدة مالكاً لمركب مناصفة مع شخص آخر، فإن بعض الأشخاص كان يملكون مراكباً ويعملون في نفس الوقت ربابنه علي مراكب يملكها آخرون. ونفس الشيء ينطبق علي ديونيسيوس فقد جاء في حالة مالكاً لمركب يقودها آخر، وفي حالة أخرى جاء رباناً لمركب يملكها آخر، هذا إذا صح الافتراض بأن كل من أبوللونيوس وديونيسيوس المذكوران في البردية، هما نفس الأشخاص.

أما في العصر الروماني فمن الملاحظ أن الفرد يجب أن يكون صاحب ثروة طائلة حتى يتمكن من امتلاك سفينة نقل للبضائع، حتى ولو كانت صغيرة الحجم، ولهذا السبب فإن عدد البحارة الذين كانوا يمتلكون سفناً ويقومون بتشغيلها كان قليلاً، وجرت العادة علي أن يمتلك مثل هذه السفن أحد الأثرياء، وكان دائماً أحد مواطني عواصم الأقاليم من الإغريق أو الرومان. حيث كان يقوم بشرائها كنوع من أنواع الاستثمار، ثم يقوم باستئجار ربان ليقوم بتشغيلها، وكان علي الربان أن يجد ويجتهد في العثور علي الشحنات لكي ينقلها عليها، كما كان يقوم باختيار الطاقم الذي يعمل عليها ويحتاج إليه[٩٠].

وفي إحدى البرديات التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني (١٤٠م)[٩١] ما يشير إلى هذا المعنى تقريباً، حيث جاء فيها :-

"اتفاق بين ......و "تريبون" (Τρυβων) بن أبوللونيوس مسجل في حي "أبوللونيوس" ربان سفينة، بخصوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. يقر "تريفون" بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة (٤٠٠) دراخمة من الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستئجار سفينة، وانه سوف يتسلم الشحنة في ميناء.............. ويسلمها في ليثاين (Λιτηινε) في مديرية سايس[*] وجاء في إحدى فقرات هذه البردية.

"..........ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة، وكذلك كافة مستلزمات السفينة.............."[٩٢].

وهناك بردية تعود إلى العام (١٥٥م) وهي عبارة عن إيصال مرسل من قبل أحد ملاك السفن إلى مصرف الدولة، جاء فيها:

" إلى سابينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين. أنا هيراكليديس بن ديديموس (Διδυμος) اسم أمي هو ديمتروس (Δημητρουτος)،من ميناء هيراكليوبوليس (Ορμου Ηρακλεοπολειτου) ربان مركبي المملوكة لي، حمولة ٨٠٠ أردب"[٩٣]

ويتضح لنا من هذه البردية أن هيراكليديس هو مالك السفينة والتي تبلغ حملها ٨٠٠ أردب، وهو أيضا ربانها.

"κυβερνητης ιδιουποιου αγωγης αρταβων ω"[٩٤]

ومن خلال إحدى برديات أوكسيرينخوس[٩٥] وهي عبارة عن كشف حساب من المحتمل أنه مقدم من قبل موظف إلى رئيسه المباشر خاص بنفقات تتعلق بشحن حمولات للعديد من المراكب، محملة بالقمح عن طريق النهر، ولا شك أنها مرسلة إلى الإسكندرية[٩٦] يتضح لنا ملكية الأفراد للمراكب حيث جاء فيها :-

"حساب لمراكب (αποστολου) تريادلفوس (Τριαδελφος) (٣٤٠٠) أردب من القمح"[٩٧]

"المركب هوريون (Ωριωνος) بن أمونيوس (Αμμωνιος) ١٥٠٠ أردب من القمح"[٩٨]

"المركب باوسوريس (Παυσιριος) بن أبوللونيوس ٥٠٠أردب" [٩٩]

وتحدثنا إحدى برديات أوكسيرينخوس[١٠٠] وهي عبارة عن خطاب مرسل إلى ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس ، من شخص يدعي بوسيدونيوس (Ποσιδωνιος) يعلمه بأنه قد استلم من أمناء مخزن قسم بسوبثيس (Ψωβθεως) في التوبارخية السفلي، كمية من الغلال، لنقلها إلى الإسكندرية. إن بوسيدونيوس هذا يملك عدداً من المراكب وقد جاء فيها:-

" إلى ديديموس ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس من بوسيدونيوس، ويدعي أيضا تريادلفوس صاحب ثمانية مراكب (Πλοιων η) تبلغ حمولتها أربعين ألف أردب (αγωγης αρταβων μυριαδων δ)، في إدارة نيابوليس. استلمت، وكيل لي بواسطة ديوسقوروس (Διοσκορος) بن أونوفريس (Οννωφριος) وديديموس بن باوسيريس (Παυσειριος)، أمناء مخزن قسم بسوبثيس في التوبارخية السفلي الكمية المقدرة لي من قبلك أنت وهوريون يدعي أيضا إبيون (Απιωνος)، الكاتب الملكي (الباسيليكوجراميتوس) للإقليم السابق ذكره، وفقاً لرسالة عظمة المدير المالي لنيابوليس من صومعة الغلال العامة في القرية سابقة الذكر، عبر النهر......."

ومن هذه البردية نجد أن بوسيدونيوس يمتلك عدداً ليس بالقليل من المراكب بلغ عددها ثمانية مراكب، وبلغ مجموعة حمولتها أربعين ألف أردب من الغلال، كما يتضح لنا دور كل من الاستراتيجوس والكاتب الملكي في عملية النقل حيث يتضح

لنا أنهم المسئولون عن إصدار أوامر الشحن إلى ملاك المراكب، كما يتطابق ذلك مع ما جاء في بردية "ماكواري رقم ٤٠٧" من حيث أن أمـــر الشـــحن صـــادر مـــن الاستراتيجوس إلى اثنين من أمناء المخازن(*).

وتشير إحدى البرديات التي تعود إلى القرن الثالث الميلادي إلى ملكية بعـــض مواطني مدينة أوكسيرينخوس لعدد من المراكب، منهم من يعمل علي مركبه الخاصة ومنهم من استأجر لها رباناً، وهذه البردية عبارة عن خطاب مرسل إلى مدير مكتـــب استراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس بخصوص أجرة الشحن (Φορετρον). وجاء فيها (١٠١):–

" إلى أوريليوس ديمتريوس (Αυρηλιος Δημητριος) مدير مكتـــب ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس. من أوريليـــوس بطلميـــوس بـــن ديـــوجينيس (Διογενους) وفيلوتيرا س (Φιλωτερας) ربان مركب خاص تبلغ حمولتـــها ٥٠٠ أدرب بها رأس تمثال....، و أوريليوس ديوجينيس بن سيرابيون وأرســـينوى، ربان مركب مملوكة لـــ... بن أوفيلليـــوس (Οφελλιος) ومـــع ذلـــك يلقـــب بـــ.......... وتبلغ حمولتها ....أردب، بها رأس تمثال إيزيس (Ισις) " وفي هـــذه البردية نتبين أن أوريليوس بن بطلميوس يملك مركباً خاصة به، ويعمل بنفسه ربـــان عليها، وتبلغ حمولتها ٥٠٠ أردب، بينما أوريليوس ديوجينيس يعمل ربانـــاً علـــي مركب مملوكة لـــ.... بن أوفيلليوس. وجميع ملاك المراكب وكذلك الربابنة الـــذين يعملون عليها من مدية أوكسيرينخوس، وهم يونانيون. كما نلاحظ أيضـــا الـــدور الـــــذي اضـــــطلع بـــــه مـــــدير مكتـــــب الاســـــتراتيجوس (Διαδεχομε...νω την στρατηγιαν) في علمية النقل، حيث نجد أنـــه يصدر الأوامر الخاصة بدفع أجرة الشحنة، والتي مرت بنا في برديات كولومبيا(*) أن

الاستراتيجوس وكذلك الكاتب الملكي هما اللذان كانا يصدران أوامر الدفع، ويبدو أن الاستراتيجوس قد خول له الحق في إصدار أوامر الدفع بالنيابة عنه .

وفي بردية[١٠٢] تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي (٢٢١/٢٠م) نجد أن شخصاً يملك ثلاثة مراكب، بلغ إجمالي حمولاتها خمس عشرة ألف أردب. جاء فيها:–

"من أوريليوس أمونيوس بن أمونيوس ربان سفينة في إدارة نيابوليس. املك ثلاثة مراكب تبلغ حمولتها خمس عشرة ألف أردب إلى أوريليوس سيرابيون. أمين مخزن غلال قسم سكو (Σκο) في التوبارخية العليا، بعد التحية. استملت وكيل لي من قبلك الكمية المقدرة لي عن طريق الاستراتيجوس أوريليوس حربوقراط (Αρποκρατιωνος) وأوريليوس نيميسيون (Νεμεσιωνος) يدعي أيضا ديونيسيوس الكاتب الملكي........"

ويتبين لنا من هذه البردية أن أوريليوس أمونيوس يملك ثلاثة مراكب، وهو أيضا ربانها .

وفي وثيقة تعود لعام ٢٨٦م، وهي عبارة عن إعلان من شخص يدعي أوريليوس أنكيتوس (Ανικητος) ويعلم الاستراتيجوس أنه تسلم قمحاً من إحدى قري أوكسيرينخوس لإرساله إلى الإسكندرية تنفيذا لأوامر الكاثوليكوس (Καθολικος)[١٠٣] جاء فيها:–

"إلى أوريليوس فيليبوس (Φιλιππος)، يدعي أيضا هوريون. ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس من أوريليوس أنيكيتوس أولبانوس (Ολβανος) من المدينة الشهير والأكثر شهرة أوكسيرينخوس، ربان مركب هيللينية (أو ذات طراز إغريقي).(κυβερνητου πλοιου Ελληνικου) ينتسب إلى ورثة تيرو (Τειρωνος) حمولة ثلاثمائة وخمسين أردباً..... ".

وواضح لنا من هذه البردية أن أوريليوس ربان مركب يونانية، وربما كانت هذه المركب ملكاً له في نفس الوقت، كما مر بنا في بعض البرديات السابقة. أن بعض الأشخاص كانوا أصحاب مراكب وربابنتها في آن واحد.

علي أن ملكية المراكب ، سواء في العصر اليوناني أو الروماني لم تقتصر علي الرجال فقط دون النساء، أو علي ملكات البيت البطلمي دون غيرها من النساء، فمن خلال الوثائق البردية يتضح لنا أن النساء كن يمتلكن مراكباً خاصة بهن، وأن بعضهن كن يستأجرن رباناً للعمل عليها ، وفي بعض الأحيان كن يستأجرن مراكب الملكات، ففي الوثيقة رقم ٣٩ من بردي" إراسم" ورد ذكر لامرأة تدعي "أثينا" استأجرت مركباً من مركب الملكة كليوباترا الثانية، وهذا أول مثال لامرأة تستأجر مركباً ملكية في العصر البطلمي[١٠٤]. وهنا نجد أبرز مثال لتأثير وضع المرأة المصرية الأقدم وحريتها الاقتصادية في الميراث، والعمل، علي سيدات المجتمع اليوناني داخل مصر فراح يقلدها ويستثمر وجوده بها[*].

وفي القرن الثالث ق.م كانت أجاثوكليا[*] خليلة بطلميوس الرابع فيلوباتور[*] تمتلك مراكب خاصة بها حمولتها ما بين ألفين وألفين وخمسمائة، وكان يدير لها هذه المراكب بحار يدعي هيراكليديس، الذي كان يعمل أيضا رباناً علي مراكب أجاثوكليا[١٠٥].

وهناك إشارة أي ملكية النساء للمراكب في العصر الروماني، حيث تشير إحدى البرديات[١٠٦] إلى سيدة تدعي كلاوديا بيرينيكي (κλαυδια Βερενικης) كانت تملك مركباً وأنها استأجرت رباناً للعمل عليها يدعي أوريليوس بن ديوسقوروس وجاء في هذه البردية:

" ...أوريليوس ...بن ديوسقوروس و أينكيوس (Αυνκιος) ربان سفينة مملوكة لـ كلاوديا، ومع ذلك لها لقب آخر. وتبلغ سعتها ٢٥٠ أردب ولها راس تمثال...."

العاملون في الملاحة النهرية :

ننتقل الآن إلى الحديث عن العاملون في الملاحة النهرية .إذا نظرنا إلى النظام الخاص بالنقل النهري، نجد أن العاملين في الملاحة النهرية كانوا ينقسمون إلى ثلاث مجموعات رئيسية:-

١- ملاك السفن (Κυριος) : وهم الذين امتلكوا السفن، ولكن ليس من الضروري أن يباشروا العمل عليها.

٢- البحارة "الناوكليروي" (ναυκληροι): وهم الذين ينظمون ويباشرون عدداً من السفن التي يمتلكونها أو يمتلكها غيرهم.

٣- القباطنة (κυβερνηται): وهم إما أنهم يمتلكون المراكب أو يعملون لدي "ناوكليروي"[١٠٧].

ولقد مر بنا من خلال الوثائق البردية التي استعرضناها، - فيما سبق- أن ملاك السفن كانوا أحياناً هم الملاك، والناوكليروي، والكيبرنيتاي في نفس الوقت، أي انهم هم الذين يمتلكونها و يباشرون العمل عليها ويقودونها أيضاً[١٠٨].

كما أن هناك مراكب يملكها شخص، ويباشر العمل عليها بنفسه ، ويقودها شخص آخر [١٠٩] كما أن هناك مراكب يملكها شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص آخر[١١٠] ومراكب يملكها شخص ويقودها شخص آخر ويباشر العمل عليها شخص ثالث[١١١] كما أن هناك مراكب يملكها أكثر من شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص آخر، أو يملكها أكثر من شخص ويقودها شخص ثان ويباشر العمل عليها شخص ثالث[١١٢].

وكان يسمح للبحار (ναυκληρος) أن يستأجر مركب الملكة لنقل الغلال الخاصة بالحكومة، وأن يكون هو نفسه ربانها(*)[١١٣]. حيث جاء في إحدى برديات "الحيبة" أن "حورس" بحار (ναυκληρος) ومستأجر للمركب (μισθωτης) وفي نفس الوقت ربانها (κυβερνητης)[١١٤] بينما تغيرت الصورة في وثائق أخرى ، ففي حالة المراكب التي تمتلكها فإن البحار ليس لديه الحق في تأجير المركب، ويظهر ذلك في الوثيقة رقم ٣ من بردي "إراسم" وهي عبارة عن أمر شحن حمولة من الغلال ذكر فيه أن "نيفروتيس" كان مستأجراً لمركب تمتلكها الملكة كليوباترا الثانية وأن بوليستراتوس كان بحاراً علي المركب[١١٥].

نقابات ملاك السفن:

ذكرنا فيما سبق أن مهنة النقل سواء البري أو النهري لم تقيد تقيداً كاملاً مثل غيرها من الحرف والمهن[١١٦]إلا أن ذلك لا يستبعد أن ملاك السفن والعاملين في النقل النهري قد انتظموا في جماعات، وإن كانت غير رسمية– وربما كان لهم ممثلين لدي الحكومة تخاطبهم عند الحاجة إليهم. إذ كان كبار التجار وأصحاب السفن يؤلفون فيما بينهم (Synodos)، وأن البطالمة كانوا يسندون إليهم شئون التجارة الخارجية تصديراً واستيراداً[١١٧] فلا يستبعد أن أصحاب السفن النهرية – أو العاملين بالنقل النهري كان لهم أنماط مشابهة أو علي الأقل جماعة تمثلهم.

وفي القرن الأول ق.م تم إنشاء هيئة للبحارة للحماية من إخطار النقل النهري تسمي (οι προς ναυλωσει) وتتكون من البحارة (ναυκληροι) والمستأجرين (μισθωτοι) والربابنة (κυβερνηται) وملاك السفن، وأحياناً كان هؤلاء يذكرون في وثائقهم بأنهم تابعين لهيئة البحارة[١١٨] ولدينا وثيقة علي جانب من الأهمية[١١٩] لأنها توضح لنا وجود وكالة للنقل النهري في منف، ويرجع تاريخها إلى أواخر عهد البطالمة.جاء فيها:

" إلى هيراكليديس – الآتي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللوفانيس (Απολλοφανης) . رئيس (προστατης) و يوديموس (Ευδημος) سكرتير (γραμματευς) وكالة النقل النهري (Ιπποδρομιτων σκαφη) في منف، الآتي هو التعليمات التي يحتويها ذلك الخطاب، اشحن تحت إشراف بانيسكوس (Πανισκος) السكرتير الملكي، مركب زابديون (Ζαβδιωνος) بن أرتميدوروس (Αρτεμιδωρος) التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب"

وفي خاطب آخر(١٢٠) من رئيس وكالة النقل النهري، وسكرتيرها إلى الاستراتيجوس، جاء فيها:-

"من أبوللوفانيس، الرئيس، ويوديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منف إلى ديونيسيوس أحد رجال الحاشية الملكية (συγγενης) و ستراتيجوس،والمسئول عن الدخل بعد التحيات لقد قدمنا (مركب) من اجل المحصول، الذي وعدنا الديويكيتيس (وزير المالية) بنقله خارج نفس القسم........"

ونستخلص من الخطابين السابقين أن زابديون بن أرتميدوروس يمتلك مركباً، وهي تتبع وكالة النقل النهري والتي مقرها منف، رئيسها هو أبوللوفانيس، وسكرتيرها يوديموس(١٢١) ويذكر "هاوبن" أن زابديون لم يكن مجرد مالك للسفه ولكنه كان أيضا رباناً يعمل علي السفينة بنفسه، فضلاً عن أنه كان عضواً في الوكالة، وأيضاً يشارك في تحمل المسئولية،(١٢٢). ويبدو أن هذه الوكالة كانت خاضعة للإشراف الحكومي، ويتضح لنا ذلك من خلال علاقة هذه الوكالة بموظفي الدولة. ابتداء من أوامر الشحن المرسلة من رئيس الوكالة إلى هيراكليديس أمين صومعة الغلال، مروراً بإشراف السكرتير الملكي بانيسكوس، علي عملية الشحن. أي أن عمليات النقل المختلفة التي كانت تقوم بها الوكالة، كانت تخضع للإشراف التام من قبل الحكومة. وبالإضافة إلى ذلك فقد كانت هذه الوكالة تتعهد بنقل غلال الدولة.

وتتبين ذلك من خلال، وعد كل من رئيس الوكالة وسكرتيرها بأن يمــدوا الدولــة بالمراكب اللازمة لنقل الغلال أو أهم كانوا ملتزمين أمام وزير المالية و الاستراتيجوس بتنفيذ وعودهم تلك.

وكان رئيس الوكالة يتولى مهامه لفترة قصيرة، بينما يتولى السكرتير وظيفتــه لفترة أطول(١٢٣) كما تشير هذه البردية إلى تعدد الأجناس العاملة في وكالــة النقــل النهري، حيث نري أن "زابديون" يحمل اسما عربياً فينيقياً بينما يحمل يوديموس اسمــاً يونانياً. كما أن وجود "البروستاتيس" و"الجراماتيوس" يشير إلى التنظيم الــدقيق في النقل النهري(١٢٤) .ويلاحظ أن نفس الهيئة أو الوكالة كانت موجــودة بالفعــل في الإسكندرية ويتضح ذلك من خلال النص الذي نشره "ذ يلياكوس" (Zilliacus) (١٢٥) والمحتمل أنه مؤرخ بالعام (٧٧ ق.م(*)) أي أنه يعود إلى فترة مبكرة عن البردية السابقة (BGU, 1741 -3) و جاء فيها :–

" من أندروماخوس (Ανδρομαχος) إلى أرخيبيس (Αρχηβεις) بعد التحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيــديس (Λεωνιδης) الســيتولوجوس، وتحتوي علي أمر إداري موجه إليه.

إلى ليونيديس، هناك رسالة تحتوي علــي الأمــر الإداري مــن بطلميــوس الديويكيتيس، مذكور أدناه، سوف تتلقي أنت، بالاتفــاق مــع الكاتــب الملكــي أرخيبــيس، أمــراً يفيــد بأنــه يجــب عليــك شــحن ســفينة أجــاثوكليوس (Αγαθοκλειος) التي تبلغ سعتها، حمولة (٢٥٠٠) ألفــين وخمــسمائة أردب، وذلك طبقاً لما ذكره كل من ديونيسيوس و هرويديس (Ηρωιδης) المشــرفان علي الشحنة، حيث يجب عليك شحن السفينة بــ ٢٥٠٠ أردب قمح".

وخطاب آخر من نفس البردية جاء فيه: (١٢٦)

"من بطلميوس إلى أندروماخيس (Ανδομαχης) بعد التحية. بعد دوام الصحة والعافية.. يجب عليك تحميل السفينة المخصصة لنقل القمح والتي تبلغ سعتها حمولة، (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب طبقاً لشهادة ديونيسيوس وهرويديس. المشرفان علي الشحنة التي تم إرسالها من المدينة في اتجاه الشمال من الدفعة الثالثة، يجب تحميل هذه السفينة بـ (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب قمح".

ويفهم من الخطابين السابقين أن الشحنة خاصة بالحبوب المتجهة شمالا نحو مدينة ما- قد تكون الإسكندرية(١٢٧) كما يفهم أيضا أن مرسل الخطاب الأول أندروماخيس وهو ستراتيجوس إقليم هيراكليوبوليس، إلى شخص آخر يدعي أرخيبيس وهو الكاتب الملكي، ومن خلال أرخيبيس يوجه الاستراتيجوس أمراً إدارياً إلى السيتولوجوس ليونيدس، وذلك حتى يبقي الكاتب الملكي علي دراية بفحوى الخطاب أو الأمر الإداري، حتى يتسنى له مراقبة التوريدات الواردة من خزانة الحبوب(١٢٨). أما بطلميوس فهو مصدر التعليمات الأول، حيث أنه هو الديويكيتيس الذي أرسل الخطاب في البداية إلى الاستراتيجوس أندروماخيس، مع أننا نلاحظ أن بطليموس يعتبر اقل منزلة من الاستراتيجوس، أن لم يكن تابعا لـه!! (١٢٩) ويذكر "زيلياكوس" ناشر البردية أن هرويديس وديونيسيوس اللذان يحملان لقب (προς τη ναυλωσει) هما بالترتيب رئيس الوكالة وسكرتيرها، وأجاثوكليوس هو القبطان الذي أرسل إلى منف لشحن غلال الدولة، وأنه يعتبر أيضا بحاراً ،وربما أيضا مالك السفينة، ومن المحتمل أيضا أنه عضواً في وكالة النقل النهري(١٣٠).

في العصر الروماني كان ملاك السفن يمثلون الجزء الأكبر من أثرياء الإسكندرية، الذين انتظموا في نقابة تحت إشراف الحكومة، ولقد عين أعضاؤها لكي يشرفون علي النقل عبر النيل وقنواته في مختلف الأقاليم(١٣١) ولقد كانت النقابة تلتزم

بتقديم ما تطلبه الدولة منها حيال ضريبة الأنونا، حيث كان أصحاب السفن يضطلعون بنقل الانونا وفي إحدى الوثائق ما يدل علي ذلك[١٣٢]:-

" ,........أمونيوس بن ميترودوروس (Μητροδωρος) حفيد كيفالون ، من قبيلة سوسيكوسميون (Σωσικοσμιον) وعشيرة زينيان (Ζηνειαν) وديونيسيوس بن بطلميوس ، حفيد بوتسامون (Ποταμωνος) من قبيلة أرخيستراتيس (Αρχεστρατειου) وعشيرة زينيان، يعملان كضمناء لامتثالي وتنفيذ تعهداتي، هذان الاثنان هما رؤساء أصحاب السفن في إقليم أرسينوي".

ويتبين لنا أيضاً من إحدى فقرات تلك البردية [١٣٣] أن رئيس أصحاب السفن يقوم بنقل الانونا:-

"إلى سابينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين أنا هيراكليديس بن ديديموس وديميتريوس، من ميناء هيراكليوبوليس (أهناسيا المدينة) ربان مركبي الخاصة حمولة (٨٠٠) ثمانمائة أردب".

وكما ذكرنا، فإن معظم أصحاب السفن " الناوكليروي" العاملين في نقل الأنونا من السكندريين كانوا يحتكرون نقل الانونا داخل مصر ويشكلون غالبية أعضاء النقابة المنظمة لحرفتهم[١٣٤].

كما يوجد تعهد آخر، جماعي موجه إلى الكاتب الملكي من ملاك السفن في أرسينوي جاء فيه:-

"إلى أبوللونيوس المدعو أيضا "خايريمون" الكاتب الملكي و الاستراتيجوس بن "بيلينيس" بن بيلينيس من هرموبوليس و ديوسقوروس بن "اماناريوس"....باعداد القوارب حمولة ٥٤٥ أردباً مشفوعاً بقسم الإمبراطور ماركوس أوريليوس...."[١٣٥]

وتبين لنا من هذه البردية أن ملاك السفن كانوا يتعهدون باعداد القوارب، بل أنهم كانوا يقسموا بذلك تأكيدا لالتزامهم بتعهداتهم، وكما رأينا في بردية

"كولومبيا" سابقة الذكر أن هناك ضمناء من نقابة أصحاب السفن كانوا يضمنون قيام أصحاب المراكب بواجباتهم، والتزامهم بتعهداتهم(١٣٦).

وكانت نقابة ملاك السفن من أهم النقابات وكان أفرادها يختارون من بين أسر أعضاء مجلس الشورى الأثرياء وكان عملها مركزاً علي نقل ضريبة الانونا، ومد الجنود بالتموين(١٣٧).

ولقد كان لملاك السفن الحق في معاينة صوامع الغلال وربما كان لهم الحق في الإشراف علي النقل من صوامع الغلال إلى أرصفة التحميل وإن كان حقاً محدوداً وذلك لتجنب التقاعس عن التحميل(١٣٨).

ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات أوكسيرينخوس(١٣٩) والتي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي بيسيوس (Παησιος) إلى آخر ادني منه مرتبة ويدعي أرخيلاوس (Αρχελαος) يوجه إليه بعض تعليمات تتعلق بتحميل شحنة من القمح وتفتيشها تفتيشاً رسمياً. في هذه الحالة أيضا ربما كانت هذه الغلال مرسلة إلى روما(١٤٠) ونص البردية كالآتي:

"من بيسيوس إلى الأكثر اعتزازا بالنسبة لي، أرخيلاوس بعد التحية. حامل هذا الخطاب هو البحار بانيموؤتوس (Πανεμουωτος) أرجو منك أن تري ما إذا كانت شحنته قد تم شحنها، وتم إنجاز كل ما يتعلق بها، ودعها تحوي كالعادة كل ما لديك، وكل ما تم اختياره للشحن، أرسل المفتشين بنفسك للفحص، واحصل علي حمار من رؤساء الشرطة، بعد ذلك أعره كل اهتمامك، ودعه يري كل صوامع الغلال، واعد المراقبين والموظفين الآخرين الثانويين، والذين أعطيت لك أسمائهم عن طريق حربوقراطيون ، حتى لا يكون هناك تأخير، مع خالص تمنياتي لصحتك صديقك العزيز"(١٤١).

ويتبين لنا من هذه البردية، أن ملاك السفن كان لهم الحق في معاينة صوامع الغلال، وأن المسئول عن الصوامع والذي لم يتبين لنا من خلال سطور البردية وظيفته بالتحديد، كان عليه أن يقدم له كافة التسهيلات وكذلك كافة المعاونين، من مفتشين، ومراقبين، ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن القمح كان يرسل من أوكسيرينخوس إلى روما في أسطول للغلال وكان يرسل مع الشحنة مراقبين وموظفين آخرين.

النقل النهري لغلال الدولة:

كان جمع القمح وغيره من الحبوب الغذائية من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية في مصر في العصر البطلمي، حيث تنقل الغلال علي ظهر الدواب إلى مخازن القرية، ومنها إلى اقرب الموانئ النهرية[١٤٢].

ولدينا العديد من البرديات التي تتعلق بعملية نقل الغلال عبر النهر، وغالباً ما تكون إلى الإسكندرية، ومنها مجموعة برديات "موين" (Moen)[١٤٣] بنقل الغلال من أرسينوي "الفيوم" إلى الإسكندرية، وهي عبارة عن ثلاث برديات تعود إلى (١٦٠ ق.م)، بشأن أوامر شحن مرسلة من شخص يشغل وظيفة بروتارخوس (πρωταρχος). وهي وظيفة يبدو أنها تخول لصاحبها إعطاء الأوامر إلى أمناء المخازن[١٤٤]

ولقد جاء في البردية الأولى:

"تحيات إلى هيليودوروس (Ηλιοδωρωι) و أبوللونيوس من البروتارخوس، اشحن (Εμβαλεσθε) من ميناء بطوليس، من مخزن غلال أنوبياس (Ανουβιαδα) من محصول العام الواحد والعشرين، إلى صومعة الغلال الملكية في الإسكندرية، عي ظهر مركب هيراكليتوس. بسعة قدرها × أردب والتي ربانها هو زميريس (Ζημερις)[١٤٥].

وهذه البردية تبين لنا أن البروتارخوس هو الذي يصدر أوامره إلى أمناء المخازن فيما يتعلق بشحن الغلال إلى الإسكندرية، ويبدو أن هيليودوروس وأبوللونيوس هم أمناء مخازن قرية أنوبياس.

'σιτολογος Ανουβιαδος

Ηλιοδωρωι και Απολλωνιωι[146]"

كما تبين لنا أيضاً، أن هيراكليتوس يملك مركباً لم يتضح لنا سعتها(*) وأنه لا يعمل عليها بنفسه ولكنه استأجر لها "كيبرنيتيس" يدعي زميريس.

وهناك مجموعة من الوثائق البردية في أرشيف "بودليان" (Bodleian) تتعلق بنقل غلال الدولة وتعود إلى العام ١٨ من حكم الملك بطلميوس فيلوميتور (١٦٤ -١٦٣ق.م) والسنة السابعة من حكم الملك بطلميوس يورجيتيس. وتتكون هذه المجموعة من سجل يحتوي علي نقل الغلال التي أرسلت إلى القوات الموجودة في أسوان (Syene)، ولا تلقي هذه الأوراق الضوء فقط علي عملية نقل الغلال الخاصة بالدولة ولكن أيضاً علي تاريخها والعهد الذي تمت فيه، وقد جاء في إحدى البرديات الآتي: [147]

"...إلي أبوللونيوس تحية، لقد شحنا من صومعة غلال من ديوسبوليس ماجنا (Διοσπολει τηι μεγαληι)(*) علي سفينة ....حمولة... تحت إمرة ....من اجل نقلها إلى أسوان. من اجل مؤن الجنود المرابطين هناك (٧٥٠) سبعمائة وخمسون أردباً من القمح. مكيال[148] تسع وعشرون خوينيكس (κθ χοινικωι) والمجموع الكلي (٧٥٠) أردب من القمح. وداعاً. العام الثامن عشر، ٢٤ برمودة، ١٦٣ ق.م.

أنا هيراكليديس مساعد كاستور (Καστορος) الأويكونوموس (عامل المالية) لقد شحنت كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسون أردب من القمح.

أنا.....مساعد بسينامونيوس(Ψεναμουνιος) الكاتب الملكي، شحنت كما حدد سابقاً سبعمائة وخمسون أردباً من القمح المجموع (٧٥٠) أردب.

أبوللونيوس تحيات من بانيسكوس (Πανισκως) فور استلامك أل (٧٥٠) أردب من القمح ابلغنا، ودع السفن تعود. وداعاً العام الثامن عشر ٢٩ برمودة"

يتضح لنا من خلال هذه البردية الآتي:

١– أن السيتولوجوس هو الذي أرسل الإيصال الخاص بالغلال المرسلة عبر النهر، في شكل تقرير، تم إمضائه من" مساعد الأويكونوموس" و"مساعد الكاتب الملكي". و أن الذي استلم الشحنة هو سيتولوجوس صوامع الغلال في أسوان، وهو أبوللونيوس[١٤٩].

٢– يتبين لنا الدور الذي اضطلع به مساعد الأويكونوموس ومساعد الكاتب الملكي في عملية النقل النهر.

٣– تعطينا البردية فكرة عن القوات المرابطة في أسوان، وإن كان لم يتضح لنا من خلال سطور البردية إن كانت هذه القوات قد خدمت في حماية الحدود الجنوبية أم لا؟ وإن كان ذلك مرجحاً لوجودها بالمنطقة[*]

٤– كما يتبين لنا أيضاً المتابعة الدقيقة بين السيتولوجوس المرسل من صومعة الغلال في ديوسبوليس و السيتولوجوس المرسل إليه. [١٥٠]

وفي إحدى برديات تبتونيس (سبق ذكرها) والتي تعود إلى العام ١٨٥ ق.م[١٥١] وهي عبارة عن إيصال استلام من قبل ربان مركب قام بنقل كمية من الغلال من ميناء كيركي بإقليم ممفيس (منف) إلى المخازن الملكية في الإسكندرية وقد جاء فيها:

" في عهد الإلهين بطلميوس بن بطلميوس وأرسينوى فيلوباتوريس المحبين لوالدهما، العام الواحد والعشرين ٢ من هاتور، أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس حمولة......أردب يعترف باستلامه حمولة لشحنها في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية إلى الصوامع الملكية من محصول العام العشرين، بواسطة يوكخيوس و أمونيوس سيتولوجوي. مخزن غلال في هيرانيسوس، مع المراقبين، خمسة آلاف وخمسة مائة وست وخمسون أردباً من الأوليرا"

ويتضح لنا من هذه البردية، أن عملية نقل الغلال التابعة للدولة من منف إلى الإسكندرية عبر النهر، تمت عن طريق سفن مملوكة للأفراد. وربما عمل هؤلاء الأفراد في الخدمة الإلزامية المفروضة عليهم من قبل الدولة والخاصة بنقل غلال الدولة، كما نلاحظ أن الغلال التي تم نقلها هي من محصول العام العشرين في حين أن عملية النقل قد تمت في العام الواحد والعشرين أي أن هذه الغلال كانت مخزنة في المخازن منذ عام.

أما في عصر الرومان، فكان ملاك السفن يقومون بنقل الغلال من أقاليم مصر المختلفة عبر النهر – في الغالب الأعم – إلى الإسكندرية، ومنها إلى روما كنوع من أنواع الخدمة الإلزامية والتي عرفت بالأنونا المدنية (Annona Civilis)، أو إلى الجنود الرومان المرابطين في أماكن مختلفة في مصر كخدمة إلزامية عرفت بالأنونا العسكرية (Annona Militares)[١٥٢]. ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الخدمات الإلزامية. أحدهما كان قوامه الخدمة اليدوية، بينما كان قوام الآخر الثروة المادية، وقد اخذ نظام الخدمات الإلزامية في مصر يتبلور حوالي منتصف القرن الأول الميلادي حتى اخذ شكله المعروف عند نهاية هذا القرن ومطلع القرن الثاني. وقد وصل هذا النظام إلى ذروة نضجه في نهاية عهد الإمبراطور تراجان عام ١١٧م، ولقد خضع لهذه الخدمة المكلفين بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية (النقل البري)

ومن تلك الموانئ إلى الإسكندرية أو إلى معسكرات الجيش الروماني (النقل النهري) [١٥٣]

وفي القرن الثالث الميلادي كانت الانونا مطلباً خالصاً بالإضافة إلى الضرائب التي كانت تجبي من ملاك الأراضي ومستأجري الأراضي العامة و الأراضي الإمبراطورية، وكانت مجالس المدينة مسئولة عن توصيلها وكذلك ترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية، وعلف الماشية ونقلها إلى الموانئ أو المدينة وتوصيلها إلى ممثلي وكلاء الجيش[١٥٤].

وتخبرنا بردية تعود إلى العام (١١٨م) [١٥٥] أن بحاراً سكندرياً يسمي "بابيريس (Παπειρης) خصصت مركبه لنقل غلال من أبوللونوبوليس (Απολλονοπολις) (قرية تقع في مركز طهطا شمال سوهاج الحالية) التابعة لإقليم "هيبتاكوميا" (أي القرى السبع) (Επτακωμια) وجاء فيها:

"من بابيريس إلى صاحب الشرف العظيم أبوللونيوس، ستراتيجوس أبوللونوبوليس، هيبتاكوميا تحيات. أريدك أن تعرف إنني كنت مرشحاً من قبل المدير المالي، لإقليمك وحدي، وبناءاً علي طلبي وبموافقة بيساريون (Βεσαριον[*]) مع صندلي الخاص، والذي تبلغ حمولته أربعة آلاف أردب. ولكن بعد أن تم ترشيحي عهد إلى بتولي مهمة كاهن نقابة ربابنة السفن، وسوف تفعل خيرا، يا صديقي الأعز، في تعاونك مع رجالي حيث إنني لا أستطيع الحضور لتقديم احترامايّ، لشخصكم المبجل، وثق في إنني قادر علي إسداء خدمة لكم، أنت لا تدرك إنني املك مراكب أخرى، وتبلغ سعتها الإجمالية ٨٠.٠٠٠ أردب، لذلك فإنني أستطيع أن اكنس مدينتك وأنظفها.

يتضح لنا من هذه البردية أن الاستراتيجوس كان يقوم بالإشراف العام علي عملية النقل، كما نري أيضاً دور (البروكيوراتور) (مدير المال) الواضح في عملية

النقل خاصة وأن البروكيوراتور في القرن الثالث كان يملك بشكل واضح حق المراقبة العامة علي الشحن من صومعة الغلال إلى النهر[١٥٦]. أما بيساريون فيبدو انه الكاتب الملكي خاصة وأن "جونسون" يذكر أنه كان يشترك مع الاستراتيجوس في عملية الإشراف علي النقل[١٥٧].

ورغم أننا قلنا فيما سبق. أن الخدمة الإلزامية قد بلغت ذروة نضجها في بداية القرن الثاني، وخاصة فيما يتعلق بعملية نقل الانونا، إلا أنه لا يبدو أن بابيريس قد نقل هذه الغلال كخدمة إلزامية، وذلك لعدة أسباب منها:

١- لهجة الخطاب نفسه إذ يتضح لنا من خلال سطور البردية أن اللهجة التي يتحدث بها بابيرس لا تبدو لهجة شخص قد رشح لنقل غلال هذا الإقليم كخدمة إلزامية خاصة وأننا نعرف أن هذا النوع من الخدمات الإلزامية كان عبئاً ثقيلاً علي من يقوم به ولو انه سنحت له الفرص للتنصل من هذا العبء لفعل دون تردد، ولكننا في حالة بابيريس نجد أن الأسلوب وطريقة كلامه توحي بأنه لا يبدو عليه أي نوع من أنواع السخط أو التبرم من ترشيحه لهذه الخدمة وبل علي العكس من ذلك نجده يقول انه قد رشح بناءً علي طلبه، فضلاً عن ذلك نجده يخبر الاستراتيجوس بأنه يملك مراكب أخرى تبلغ سعتها الإجمالية ٨٠.٠٠٠ ألف أردب كما نجده في نهاية البردية يطمئن الاستراتيجوس بكلمات تعني أنه سوف يحمل علي مراكبه كل ما في المدينة من حبوب حتى انه لن يترك حبة واحدة.

٢- أن "جونسون" ذكر أن نقابة قائدي السفن في الإسكندرية قد رتبوا مع المسئول عن الأنونا في نيابوليس (البروكيوراتور) تقسيم الأقاليم بين مختلف الأعضاء، أي أن كل عضو من أعضاء النقابة أو كل مجموعة من الأعضاء سوف يوكل إليهم نقل غلال إقليم بعينه.أي أن عملية النقل

قد تم ترتيبها عن طريق اتفاقية بين ملاك السفن والاستراتيجوس، وليس كواجب إلزامي فرض عليهم[١٥٨].

٣- ذكر " المسلمي" أن بابيريس قد تلقي "عرضاً" لنقل هذه الغلال وخاصة وأن نقل الغلال كعمل خاص بصاحبه كان موجود في تلك الفترة[١٥٩].

وإن صحت هذه الاستنتاجات، فإنها تدل علي تراخي في دور الدولة في الخدمة الإلزامية.مما يحتاج معه إلى تفسير، فهل يرجع ذلك إلى زيادة عدد السفن بشكل كبير وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى اللجوء إلى الإلزام ؟ أم أنه يرجع إلى ضعف في سيطرة الدولة مما قابله زيادة في قوة ملاك السفن ؟ أم أنه يرجع لمشاكل كانت تواجهها روما مما كان له أثر علي الإدارة الرومانية هنا في مصر؟

وفي إحدى البرديات التي تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي[١٦٠] نجد أن مالك مركب يتعهد، بل يقسم بأنه سوف يمد الحكومة بمركب لنقل غلال الدولة، وقد جاء فيها:-

"إلى سيرابيون (Σαραπιωνι) يدعي أيضا فانياس (Φανιας) ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس، أنا تيثويس (Τιθοης) بن سيرابيون و بطوليما (Πτολεμα) من فاكوس (Φακουσων) شاحن غلال فاكوس سابقة الذكر (διεραματειτης της αυτης φακουσων)[*] أقسم بحظ سيفيروس وأنطونيوس السيدين المحترمين (των κυριων Σεβαστων) بأنني سوف أقدم المركب الصغير الخاص بي (الذي أمتلكه) والذي تبلغ حمولته مائة وخمسين أردباً من أجل شحن غلال الحكومة، متي تصل المراكب التي تم جمعها وفقاً لأوامر الشحن، وحتى لا يقع علي اللوم بخصوص هذا الشأن. وهذا التعهد ساري المفعول

و........البحار سيرابيون بن......فاكوس، التاريخ ، التوقيع، لتبثويس، كتب بالنيابة عنه سيرابيون".

يتبين لنا من هذه البردية أن الدولة كانت تفرض علي ملاك السفن تقديم سفن للعمل في خدمة التاج لنقل غلال الدولة، ويتضح لنا ذلك من خلال تعهد تيثويس مالك المركب بأنه سوف يقدم مركبه إلى التاج لاستخدامها في نقل غلال الدولة، وأنه سوف يقدمها عند وصول المراكب الأخرى التي تم جمعها لنفس الغرض مما يبين لنا أن هذه الخدمة كانت مفروضة علي أغلب -إن لم يكن جميع- ملاك المراكب. كما نلاحظ أيضاً أن مالك المركب أمي لا يجيد الكتابة، لأنه الذي قام بالكتابة نيابة عنه شخص آخر.

أوامر الشحن (Εμοβλαι)

كان هناك نوعان من أوامر الشحن:

(أ) النوع الأول:

وهو عبارة عن أوامر موجهة من حاكم الإقليم (στρατηγος) إلى الخازن (σιτολογος) مباشرة لشحن كمية معينة من الغلال[١٦١].

ونتبين ذلك من خلال ما جاء في بردية "ماكواري"[١٦٢] حيث نجد أن أوامر الشحن من خريسيبوس (Χρυσιππος) إلى اثنين من أمناء المخازن وجاء في إحدى هذه البرديات الآتي[١٦٣]:

"أمر شحن من خريسيبوس إلى دياجوراس (Διαγωρας) وبيروتيس (Βεροτιες) إشحن ألف وخمسمائة (١٥٠٠) أردب من الشعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة الشراب السكندري، البحار بطلميوس"

وفي بردية أخرى من برديات ماكواري جاء فيها: [١٦٤]

" أمر شحن من خريسيوس، إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ثمانية آلاف من الشعير المنخول والنظيف، من أجل ضريبة الشراب السكندري بطلميوس هو البحار علي المركب المملوكة ليوثيديكوس (Euθuδικος)"

وفي بردية ثالثة من برديات"ماكواري" جاء[١٦٥]:

" إلى بيروتيس ودياجوراس، إشارة إلى مراسلات أخرى، اشحن شعير ضريبة الرأس" (Syntaxis[*]) لشهر برمودة".

(ب)النوع الثاني:

أوامر موجهة من الأويكونوموس و الكاتب الملكي إلى نائبيهما، من أجل الإشراف علي الشحن. ترسل إلى الخازن مباشرة[١٦٦].ومن ذلك بردية[١٦٧] تعود إلى القرن الأول ق.م جاء فيها:–

"من أندروماخوس. إلى أرخيبيس. تحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس السيتولوجوس. وتحتوي علي أمر إداري موجه إليه. إلى ليونيديس، هنـــاك رســـالة تحتوي علي الأمر الإداري من الديويكيتيس، مذكور أدناه. ســـوف تتلقـــى أنـــت بالاتفاق مع الكاتب الملكي أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن مركب أجـــاثوكليوس، التي تبلغ سعتها. حمولة ألفين وخمسمائة أردب، ذلك طبقاً لما ذكـــره ديونيســـيوس وهرويديس المشرفان علي الشحنة حيث يجب عليك شحن الســـفينة بـــــ ٢٥٠٠ أردب قمح ".

وفي بردية أخري تعود أيضاً إلى القرن الأول الميلادي[١٦٨]جاء فيها:

" إلى هيراكليديس. الآتي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللوفانيس رئـــيس و ديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منف، الآتي هو التعليمات التي يحتويها ذلـــك الخطاب، إشحن تحت إشراف بانيسكوس السكرتير الملكي، مركب زايـــدريون بـــن ارثميدوروس التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب "

ونلاحظ اختلاف أوامر الشحن باختلاف الأقاليم، حيث تميزت الأوامر الصادرة من إقليم أرسينوي بالنوع الأول، أما غالبية الوثائق الصادرة من إقليم هيراكليوبوليس كانت من النوع الثاني. ويظهر وجه الاختلاف في أن أوامر النوع الثاني لا ترسل مباشرةً إلى الخازن. كما أن لها غرض مختلف. وهو إبلاغ النواب بالأشراف علي شحن الغلال مع الخازن ومعاونيه (١٦٩).

ولقد أحصي لنا "كووك" (Cook) واحداً وعشرين عنصراً احتوت عليها أوامر الشحن وهي كالآتي:- (١٧٠).

صيغة التحية	A to B ...Χαιρειν
أمر الشحن	Εμβαλου
المشرفون	μετα του επακολουθουτος
التعليمات	κατα τον...χρηματισμον κατα τον αποστολον
مكان التحميل	επι του κατα την καινη ορμου
عام حصاد الغلال التي سيتم تحميلها.	απο των γενηματων του(x) ετους
موطن الغلال.	εκ του περι Οξυρυγχα εργαστηριου
الوجهة المقصودة.	ειαν εις Αλεξανδρεαν
صومعة الغلال الملكية.	εις το βασιλικον
نوع السفينة ومالكها.	εις(السفينة)του/της C
مستأجر السفينة.	του/της μισθωτης / μισθωτρια ο/η D
سعة السفينة.	αγωγης (رقم)
اسم البحار (الناوكليروس)	εφ ου/ εφ ης E
شخص (يقدم) يجهز السفينة.	παρεσταμενον...του (F) του παρα του G) μισθωτου
نوع وكمية الغلال المشحونة .	πυρου αρταβας (...) , γινουται(...)
تعليمات بتحرير إيصال.	και συμβολον ποιησαι....ως καθηκει
حراسة أثناء الشحن.	και μη προτερον την εμβολην ποιησαι
صيغة الختام+ التوقيع+ التاريخ.	Ερρωσο (التاريخ)

إجراءات الشحن:

يتســـلم الخـــازن (الســـيتولوجوس) مـــن حـــاكم الإقلـــيم أمرتمويـــل (χρηματισμος) أو رسالة (αποστολος) بشحن كميـــة محـــدودة مـــن الغلال إلى الإسكندرية[١٧١]، كما يتسلم البحار نسخة من هذا الأمر، والتي ترسلها له هيئة البحارة (οι προς της ναυλωσα) وعندئذ يلتزم كل منهما بتنفيـــذ أوامر التسليم، حيث يتأكد الخازن من تسلم البحار كمية الغلال المطلوب شحنها إلى الإسكندرية علي المركب المحددة كما جاء في إحدى برديات الحيبة[١٧٢].

" من كسانثوس إلى يوفرانور، تحية. أعط أوامراً للتسليم بواسطة كيلليس، إلى حورس. علي المركب المملوكة للدولة، والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، حورس، للغلال التي جبيت علي الأراضي المستأجرة من قبـــل إســـكندر، و برومينـــوس و نيكوستراتوس وباوسانياس. ودع كيلليس أو ربان السفينة يكتب لك إيصالاً. ويختم العينة. وأحضرها إلى، إلى اللقاء ".

ثم يأتي دور نائب الكاتب الملكي (αντιγρφευς) ونائب الأويكونومـــوس (ο παρα του οικονομου) ويتضمن التأكد من صحة الأوامر الصادرة من كل من الخازن والبحار وأنها متطابقة ثم يقومان بفحص كمية الغـــلال المشـــحونة والتأكد من مطابقتها للأوامر المرسلة من حيث كميتها ووجهة شحنها[١٧٣] وعندئذ يصبح البحار مسئولاً عـــن نقـــل الشـــحنة علـــي المركـــب بمصـــاحبة الحـــراس (φυλακιται) المسافرين معه إلى الإسكندرية[١٧٤].

الإيصالات (συμβολα) ونسخة منها (αντισυμβολα)

بعد شحن الغلال يسلم الخازن إيصالاً للبحار، الذي يقدم بدوره إيصـــالاً للخازن، من نسختين (συμβολα δισσον) أو ثلاثة (τρισσον) نســـخة لنائب الكاتب الملكي، ونسخة لنائب الأويكونوموس ويحتفظ بنسخة لنفسه[١٧٥].

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م (٢٦٥/٢٦٤ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من موظف أعلي منزلة إلى آخر أقل منه منزلة والاثنان تربطهما علاقة ما بعملية نقل الغلال، وإن كانت البردية لم توضح لنا طبيعة هذه العلاقة، يتبين أن نائب الكاتب الملكي أو البحار المسئول عن السفينة، كان يقدم إيصالاً بالكمية المشحونة فضلاً عن أنه كان يختم عينة من هذه الغلال ثم يرسل الإيصالات والعينة المختومة إلى هذا الموظف الأعلى منزلة. وقد جاء في هذه البردية:-

"... ودع كيلليس (ربما كان نائب الكاتب الملكي) أو البحار يكتب لك إيصالاً ويختم العينة ويحضرهم إليّ، إلى اللقاء..." (١٧٦).

وفي بردية أخري(١٧٧) تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م، نري أن أمناء المخازن يحصلون علي إيصال من البحار:-

"... إحصل علي إيصالاً من البحار بالكمية التي شحنتها كالمعتاد وأبلغنا، كيف جرت الأمور. أرسل أيضاً العينات إلى اللقاء"

ومن هنا نتبين أن السيتولوجوس بالإضافة إلى حصوله علي الإيصال من البحار كان يحصل أيضاً علي عينات من الشحنة لضمان خلوها من العيوب.

وفي بردية أخري تعود إلى العام ٧٧ ق.م تقريباً، نجد أن السيتولوجوس يستلم إيصالاً من البحار يتعهد من خلاله بتسليم الشحنة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير، وأن يوصلها سالمة إلى المدينة، وعلي ضمانته الشخصية وقد جاء فيها:

" ويجب تسليم هذه الشحنة إلى المشرف علي صومعة الغلال الموجودة في مستودع الميناء، بعد استلام إيصال من المسئول عن الشحنة (البحار) التي يتعهد فيها بتسليم الشحنة إلى المدينة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير وعلي ضمانته الشخصية " (١٧٨).

وفي العصر الروماني نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ للسيتولوجوس ونسختين للاستراتيجوس، وذلك كما جاء في بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث الميلادي، حيث جاء فيها(١٧٩).

"... هذا الإيصال شرعي، ومعمول من ثلاثة نسخ، نسخة لك أيها السيتولوجوس، ونسختان للاستراتيجوس".

كما أن البحار أيضاً تعهد بأن يسلم الشحنة نقية غير مغشوشة، خالية، من التراب أو الشعير، وأن يكون منخولاً(١٨٠).

وفي بردية أخري نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ أحدهم " للديكابروتوس" الذي حل محل السيتولوجوس في القرن الثالث وباشر نفس مهامه، ونسختين إلى الاستراتيجوس وجاء في البردية(١٨١):-

"... وسوف أقدم إيصال التسليم، لأنني قد دفعت كل النفقات، هذا الإيصال قانوني، وهناك ثلاث نسخ منه، قدمت نسختين لك. أنت الاستراتيجوس، وواحدة إلى الديكابروتوس".

وترجع أهمية تقديم إيصال إلى الخازن ونسخ لنائبي الكاتب الملكي و الأويكونوموس إلى أن هؤلاء الموظفين كانوا يقدمون تقارير إلى مرؤ سيهم عن صحة إجراءات الشحن- علي أساس هذه الإيصالات علاوة علي إثبات صحة مطابقة أوامر الشحن المرسلة إلى البحار للتعليمات المرسلة إلى الخازن، ومطابقة الإيصال الذي استلمه البحار من الخازن لما استلمه الخازن من البحار(١٨٢). أما بالنسبة للبحار، فقد كان الإيصال ونسخته ذوقيمة كبيرة له بعد وصوله إلى الإسكندرية. حيث يستطيع بهذه الإيصالات أن يثبت للموظفين المسئولين بأنه قد أتم جزء من واجباته التي أشارت إليها تلك الوثائق- وبعد مطابقة الحراس (ο προς της σιτηρας) الحمولة المشحونة بالعينة المختومة (δειγμα)

يتسلم البحار منهم إيصالاً كي يقدمه– بعد ذلك– إلى المدير المالي ليتسلم أجرته علي الشحن، ثم يسلمه المدير المالي أيضاً إيصالاً بإخلاء مسئوليته. ثم يرحل البحار ويستعد لتنفيذ أوامر نقل جديدة[١٨٣].

كما أن المدير المالي كان يقدم تقريراً إلى الاستراتيجوس بالشحنة المرسلة إليه. وذلك كما جاء في البردية التالية[١٨٤]:–

" من لوسوس (المدير المالي) سبارسوس إلى كيريـاليس (κηρεαλις) ستراتيجوس مقاطعة هيراكليديس التابعة. لإقليم أرسينوي، تحية. بالرجوع إلى شحنة الانونا المرسلة من مقاطعتك تحت إشراف بيساريون بن هيرون المسئول عن حمولات السفن قد تسلم الإيصال المعتاد– والذي يعفيه من المسئولية القانونية".

وتظهر هذه الإيصالات ونسختها في الوثائق الصادرة من إقليم ممفيس حيث جاء في إحدى البرديات[١٨٥]:–

" وتأكد من أنك حصلت علي إيصال ونسخة منه، كالمعتاد وهذه الأوامر موجهة إلى السيتولوجوس من رئيس وكالة النقل النهري في ممفيس.

ونجد في الوثيقة رقم (١) من أرشيف بودليان [١٨٦]شهادة شحن أرسلها خازن إقليم طيبة إلى الخازن المشرف علي مخزن الغلال في منطقة " أسوان" (سيني) جنوب إقليم لاتوبوليس(Λατοπολης) (إسنا الحالية) لنقل شحنة من الغلال، وتتضمن الشهادة توقيع كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس وقد جاء فيها:–

".. أنا هيراكليدس مساعد كاستور الأويكونوموس وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسين أردب من القمح. أنا....... مساعد بسينامونيس الكاتب الملكي وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً– سبعمائة وخمسين أردب من القمح..."

ويعتقد الكاتب ريكمانس (Reekmans) أن هذه الشهادة وهذا الإخطـار هما الوصل ونسخة منه المشار إليهما سابقاً (١٨٧) لكننا لا نستطيع أن نجزم بذلك، لأنه إذا كانت الإجراءات الإدارية في طيبة مختلفة، فلا يمكن أن يعمم هذا الاخـتلاف في باقي أنحاء مصر. وإذا كان خازن إقليم طيبة يرسل شهادات شحن إلى خازن المنطقة، فإن خازن إقليم أرسينوي كان يرسل مثل هذه الشهادات أيضاً ربما إلى موظف لـه مهمة وسلطة مختلفة – وإذا كانت الإجراءات الإدارية في إقليم أرسينوي مختلفة عن تلك الموجودة في طيبة، فإنه في قسمم هيراكليديس كان يوجد خازن للمنطقة، وربما كان كل من أرسينوي وطيبة لهما نفس الموظف(١٨٨).

أما بالنسبة لإخطارات الشحن فلا يمكن أن تكون نسخة من الإيصال لأنـه وصلتنا بعض الإخطارات الصادرة من إقلـيم هيراكليويـوليس ولكنـها مطابقـة للإخطارات الصادرة من إقليم طيبة(١٨٩).

وكانت الإيصالات التي يقدمها البحارة إلى السيتولوجوس ولا يسمح للسفن بالإبحار إلا بعد الحصول عليها– تحوي علي(١٩٠):–

١– اسم المخزن الذي وردت منه الغلال.

٢– وجهة الشحن.

٣– اسم مالك السفينة.

٤– عدد الأرادب والإشارات إلى المكاييل المستعملة.

٥– ذكر اليوم الذي تم فيه الشحن.

٦– توقيع مندوب الأويكونوموس ومندوب الكاتب الملكي.

مواصفات الشحنات:

لقد اتخذت الدولة بعض الاحتياطات لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية ودون تلاعب فيها، ولقد ذكرت هذه الاحتياطات في العديد من البرديات منها:-

ما جاء في برديات"ماكواري" التي تعود إلى نهاية النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد. حيث جاء في إحداها[١٩١]:-

" أمر شحن من خريسيبوس إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ألف وخمسمائة أردب نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية- بطلميوس البحار".

ويتبين لنا من خلال هذه البردية حرص الاستراتيجوس (خريسيبوس) علي أن يكون الشحنة نظيفة ومنخولة، وذلك من خلال تعليماته التي أصدرها إلى السيتولوجوس.

كما جاء في بردية أخري من برديات "ماكواري" [١٩٢]:

" أمر شحن من خريسسيبوس إلى دياجوراس و بيروتيس. إشحن ثمانية آلاف أردب من الشعير نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية بطلميوس البحار".

ويشير "كووك" ناشر برديات "ماكواري" إلى أن السيتولوجوى كان مطلوب منهم إرسال عينات من الغلال التي تم شحنها بالإضافة إلى التقارير الخاصة بالشحنات[١٩٣] وذلك كما ورد فيما سبق من برديات. وكانت التقارير والعينات ترسل مع الحراس الذين كانوا يرافقون الشحنات إلى الإسكندرية[١٩٤].

وفي إحدى برديات تبتونس[١٩٥] والتي تعود إلى النصف الأول من الثاني ق.م نجد أن الغلال التي نقلت من صومعة غلال قرية هيرانيسوس إلى المخازن الملكية في الإسكندرية قد تم كيلها بمكيال برونزي (χαλκουν)، وذكر أن هذه الغلال قد

كيلت بشكل عـــادل ودقيـــق وأنهـــا نظيفـــة (καθαρον) ونقيـــة (منخولـــة) (κεκοσκινευομενον) ولقد ذيل الإيصال بعبارة تفيد بأن البحـــار لم يلـــق متاعب عند الشحن (και ουδεν εν ενκαλω) أي أن البحار "ليس لديـــه شكوى" ضد الخازن. كي يؤكد عدم مسئولية الخازن عن أي غش قد يحدث بعـــد ذلك ونلاحظ أن هذه الجملة تظهر في بعض الوثائق[١٩٦] وليس كل الوثائق مما يوضح يوضح لنا أن وجود هذه الجملة أو عدم وجودها لا يؤثر علي صحة الإيصال مـــن الناحية القانونية.

وفي بردية أخـــري مـــن برديـــات تبتـــونيس[١٩٧]ذكـــر الكاتـــب جملـــة (προς το επεικοστον) وتعني" أن القمح نقصت كميته بعد تنقيته".والتي لم تظهر في غالبية الوثائق التي وصلت إلينا . وهذا يبين أن القمح كان يمـــر بمراحـــل متعددة قبل شحنه حتى يصل إلى المخازن الملكية بأجود المواصفات[١٩٨].

وفي برديات "مؤن" التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م [١٩٩] نجد أن الشحنة كان تم كيلها بمكيال من "البرونز" قبل شحنها إلى الإسكندرية.

وفي العصر الروماني كان نفس الحرص موجود فيما يتعلق بالمواصفات المطلوبة الغلال التي يتم نقلها إلى الإسكندرية، حيث نجد في إحدى البرديات، أن المدير المالي (البروكيوراتور) يضع نفس الشروط التي كانت موجودة في العصر البطلمي، عنـــد نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الميناء ثم نقلها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية. وقد جاء في هذه البردية[٢٠٠].

"من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب من صوامع غلال القرى التابعـــة لـــنفس التوبارخية، إلى الميناء علي النيل، محصول العام الحالي، العام الخامس، نظيـــف، غـــير

مغشوش، خالي من التراب والشعير، لم يسحق في الأرض، مدروس، ومنخول، ذلك لكي يوزن بمكيال النصف أردب العام".

وفي بردية أخري تعود إلى العام (٢١١م) نجد أن البحار يذكر أن كمية الغلال التي استلمها من السيتولوجوي مطابقة للمواصفات حيث جاء في البردية:-[٢٠١].

".. ليس مغشوشاً وليس به تراب أو شعير، وغير مسحوق، منخول،.... وطبقاً للمكيال المستعمل... والتي سوف احملها إلى الإسكندرية وأوصلها إلى موظفي الإدارة بأمان وخالية من أي مخاطر أو خسائر عن طريق السفينة".

وفي هذا الإيصال المقدم من ناوكليروس أحد المراكب النهرية، نجد أنه يقر بأنه قد تسلم من أمناء مخازن الغلال طبقاً للمواصفات المطلوبة، وذلك ربما لضمان عدم حدوث أي تلاعب في الشحنة أثناء نقلها عبر النيل، وإذا ما حدث تلاعب يتحمل الناوكليروس المسئولية كاملة، كما أنه يتحمل علي مسئوليته الشخصية أي خسائر تلحق بالشحنة أثناء نقلها.

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي[٢٠٢] وهي عبارة عن إيصال مقدم من أحد البحارة إلى ستيولوجوس قرية "سكو" في التوبارخية العليا. نجد أن البحار يعترف في هذا الإيصال بأنه استلم الغلال مطابقة للمواصفات، وقد جاء فيها:-

"... نقي، وغير مغشوش، وخال من التراب أو الشعير. منخول. طبقاً للمكيال المستعمل."

أساليب الغش والسرقات:

ورغم تلك الاحتياطات التي اتخذتها الدولة لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية دون تلاعب فيها، إلا أن الشحنات المحمولة علي المراكب[٢٠٣] كانت تتعرض للسرقات. ففي إحدى الوثائق[٢٠٤] نجد شكوى

مقدمه من بحار شحن ١١٢٦ أردب من القمح علي مركب من إقليم تينتيريتوس (Τεντυριτου) (دندرة حالياً) إلى مدينة سيني (أسوان)، لكن حدث عطل بالمركب أثناء سيرها في القسم الجنوبي في إقليم لاتوبوليس (إسنا الحالية) ، واستولي ربان المركب علي هذه الشحنة وهرب.

وشكوى أخري مقدمة من حارس علي مركب لنقل كمية من الغلال تعرضت للهجوم، مما أدي إلى تعطل المركب وكسر آلات رفع جرار القمح وهروب اللصوص[٢٠٥].

ولم تكن الشكاوى موجهة ضد الاعتداء علي المراكب المحملة بالغلال فقط، وإنما تعدي الأمر إلى أخطر من ذلك.

حيث نجد شكوى مقدمة من شخص يدعي آداماس- يبدو أنه ذو مكانة عالية- يبين فيها أنه أثناء نقل شحنة من القمح اكتشف أنها مخلوطة بالشعير- وقد جاء البردية[٢٠٦]:-

" من آداماس إلى والده، تحية.... ،ما نحن فيه من خطر كبير فيما يتعلق بـ القمح المخلوط بالشعير في (ποαν) والذي تبلغ كميته (٢٠٠٠) ألفين أردب من القمح، حتى نري ما يقرره الديويكيتيس "وزير المالية"، خشية أن يقرر قرراً غير مرغوب فيه... مرسل إلى والدي...."

ومن سطور هذه البردية يتضح لنا أن خلط القمح بالشعير كان يعتبر جرماً كبيراً، حتى أن يخشى من رد فعل الديويكيتيس واستيائه .

وربما يرجع هذا إلى الغش إلى الحراس، حيث وجد في بعض الوثائق جملة (μαλιστα πιστιν εχοντιων) وتعني "أنهم مخلصون أو موثوق بهم"، وهذا يعني أن هناك نوع آخر من الحراس غير مؤتمنين. وإذا نظرنا إلى إجراءات الشحن من البداية، نجد أن الخازن يشحن الغلال تحت إشراف نائبي الكاتب الملكي

والأويكونوموس والمراقب المالي(الابيمليتيس) (επιμελητης) ثم يتسلم البحار شحنة الغلال وعندئذ تنتقل مسئولية حراستها إلى الحراس الموجودين علي المركب، ومن هنا يجدون لديهم فرصة كبيرة للغش ، ربما بمفردهم أو بالاتفاق مع أحد ملاحي المركب. ويؤيد ذلك الشكوى الأولى والتي هرب فيها الربان بالشحنة[٢٠٧].

ومن إحدى برديات أوكسيرينخوس[٢٠٨]يتضح لنا أن السيتولوجوي كانوا مسئولين عن الحمولة حتى يتم تسليمها في نيابوليس وقد جاء في البردية:–

" من أنطونيوس إليانوس إلى ستراتيجوس إقليم ديوسبوليس في طيبة، تحية. حيث أن الحمولة المرسلة من الإقليم التابع لك، والمسئول عنها أوسيس بن سيبيوس ورفقاءه تقدر بـ ألفين (٢٠٠٠) أردب من القمح ظهر من خلال وزن العينات أنها قد غشت. لقد أمرت بأن كمية الشعير والتراب، والذي يقدر بنصف أردب، لابد من التحقق منه [بالتجربة أو الاختبار] وثبت أنه دون الوزن بـ ٢% من الشعير وبالمثل ١/٢ % من التراب. وبناءً علي ذلك، أنتزع علي مسئوليتك الشخصية من السيتولوجوي الذين شحنوا القمح. الفرق في كل كميات الغلال. ٣/٤ ٥ أردب من القمح ومبالغ إضافية ونفقات أخري. وعندما تضيف هذا المجموع إلى حساب الإدارة أعلمني بذلك. العام التاسع والعشرين ٣٠ بابه."

ويتبين لنا من هذه البردية المسئولية الكاملة للسيتولوجوي عن أي غش يحدث لشحنة الحبوب قبل وصولها أو أثناء نقلها إلى الإسكندرية ،حيث صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس، وإذا ما حدث وكان هناك غش أو نقص في كمية الغلال المشحونة فإن السيتولوجوي الذين قاموا بشحن هذه الغلال يتحملون قيمة هذا النقص وهذا الغش علي نفقتهم الخاصة، ويقوم الإستراتيجوس بتحصيل قيمة الغرامة المفروضة من السيتولوجوس ثم يقوم بوضعها في خزينة الدولة.

تأمين الملاحة النهرية:

لقد رأينا فيما سبق كيف كان النيل سواء في العصر البطلمي أو الروماني، كان يعج بالسفن مختلفة الأنواع والأحجام. محملة بالغلال وغيرها من البضائع المختلفة ذهاباً وإياباً. لذلك فقد اهتم كل من البطالمة والرومان، كما اهتم الفراعنة من قبلهم بتأمين الملاحة في نهر النيل من خطر اعتداءات القراصنة وغيرهم ممن يشكلون خطراً جسيماً علي سلامة السفن النهرية والملاحة بشكل عام.

ولقد اهتم البطالمة منذ القرن الثالث ق.م بتأمين سلامة الملاحة النهرية وعلي رأسهم الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس الذي حاول بنجاح أن يعيد تشكيل جهاز الشرطة. وذلك لكي يضمن القضاء علي القرصنة والسرقة ومنع الفساد. فضلاً عن حماية وتأمين النقل النهري الذي ألقاه علي عاتق الشرطة النظامية أيضاً[٢٠٩] والتي خصص منها حراساً أطلق عليهم بوتاموفيلاكيس (Ποταμοφυλακες) أي حراس النهر وذلك للقيام بهذه المهمة، وهم الذين كانوا في الوقت نفسه يشكلون جزءاً أساسياً من الأسطول البطلمي[٢١٠].

ولدينا وثيقة بردية في غاية الأهمية تحدثنا عن مهام حراس النهر فيما يتعلق بحماية الملاحة النهرية وتأمينها وكذلك القبض علي البحارة الهاربين وإعادهم مرة أخري. وقد جاء في إحدى فقراها[٢١١]:-

" ... وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلص. بالمثل. أترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة.... من الأسطول. وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة. وإذا لم يسلموهم، يكونوا مدانين بالفشل في ذلك. وهم أنفسهم ينقلون إلى السفن. وهؤلاء الذين تستروا علي البحارة يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج".

ومن هذه البردية يتبين لنا مدي اهتمام البطالمة الشديد بتأمين سلامة النقل النهري، إذ نري انه كان هناك مواقع علي ضفاف النيل لمراقبة السفن النهرية التي تغدو وتروح عبر النيل وكذلك بمراقبة البحارة أنفسهم خشية تعرضهم لأي خطر محتمل من قبل القراصنة، وكذلك خشية هروبهم وخاصة البحارة الذين يعملون بالأسطول الملكي، وإذا حدث وهرب أي من هؤلاء البحارة العاملون في الأسطول الملكي، كان لابد لحراس النهر من إلقاء القبض عليهم وإعادقم إلى قائد مراكز الحراسة المنتشرة علي ضفاف النيل، وإذا فشل هؤلاء الحراس في إعادة البحارة الهاربين فإنهم يكونون عرضة لتلقي نفس العقاب. بل ومعاقبتهم كلصوص. وإدانتهم بالفشل. بل وعقاباً لهؤلاء الحراس علي فشلهم في مهمتهم كانوا يعملون بدلاً عنهم في الأسطول الملكي، وإذا ما تستر الحراس أو الأهالي الوطنيين علي البحارة الهاربين يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج.

وتحدثنا البردية ذاتها في فقرة أخري من فقراتها عن واجبات الشرطة النهرية، حيث جاء فيها[٢١٢]:-

" الأشخاص الميحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام.... في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء الليل.... وأي من الأشخاص يفاجأ بطقس سئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه، وعلي رئيس الشرطة بعد إبلاغه بالمعلومات أن يرسل إليهم حارس مناسب ليحميهم في مرساهم ويبعد عنهم أي عنف يحدث لهم. وإذا أراد أي من ملاحي الملك أن يبحر لأمر هام ، أثناء الليل، عليهم أن يوفروا له الحراسة المناسبة".

ويتبين لنا من هذه البردية أن مهام الشرطة النهرية كانت تنحصر في :-

١- عدم السماح بالإبحار ليلاً. إلا لملاحي الملك فقط، وفي حالة الضرورة.

٢- توفير الحراسة المناسبة لملاحي الملك الذين يبحرون ولأمر هام ليلاً.

٣- حماية وتأمين السفن النهرية.

٤- توفير الحماية اللازمة للسفن التي تضطرها الظروف إلى اللجؤ لأحد المراسي النهرية، المنتشرة علي ضفاف النيل.

- كما كان علي البحارة أن يرسو في الأماكن المحددة للرسو ضماناً لعدم تعرضهم لأي خطر إذا ما رسو في أماكن غير تلك المحددة .

- وإذا اضطرت الظروف أي من البحارة، إلى أن يرسو في مكان ما، غير المحدد للرسو ، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة بحماية النهر وإبلاغهم عن السبب الذي اضطره إلى الرسو في هذا المكان، حتى يتسنى لرئيس الشرطة إرسال حارس معه لحمايته ومن معه من أي خطر يتعرضون له.

وفي عام (٢٧٢/ ٢٧١ ق.م) أصدر بطلميوس الثاني أمراً ملكياً يحرم فيه الملاحة في النيل بدون استخراج تصاريح (Συμβολονες) رسمية للسفن المحملة بالبضائع[٢١٣] غير أن هذه الإجراءات أصبحت وبشكل سريع غير مرضية بسبب الحياة القاسية التي كان يعيشها الناس والناتجة عن النظام المالي والاقتصادي البغيض الذي أحكم حلقاته فيلادلفوس وأدي إلى تذمر شديد بين المزارعين والمشتغلين بالتجارة والصناعة[٢١٤].

ومن المحتمل أنه منذ عهد بطلميوس الثالث- يورجيتيس (٢٤٦/ ٢٢١ ق.م) أصبح يوجد علي متن السفن التي تنقل البضائع الحكومية عن طريق النيل حراس عسكريون يطلق عليهم اسم إيبيلوي (Επιπλοι) لحراسة البضائع الموجودة علي ظهر هذه السفن[٢١٥].

وفي عهد البطالمة الأواخر زادت الاضطرابات والثورات ضد المحتل الأجنبي وانتشار جو عدم الأمان خاصة منذ حكم بطلميوس الرابع فيلوباتور، حيث بدأت في

عهده سلسلة من الثورات استمرت في اندلاعها حتى نهاية الحكم البطلمي في مصر، وعجزت الشرطة النهرية في الوقت نفسه عن القبض علي زمام الأمور الملاحية في النيل وحراسة السفن. مما اضطر البطالمة الأواخر إلى إرسال وحدات من القوات الوطنية. "الماخيموي" (μαχιμοι) إلى النيل أطلق عليهم ناوكليروماخيموي (ναυκληρομαχιμοι) أو استخدام سفن ملاحية من الأسطول الملكي يطلق عليها سفن البحار (πλοια θαλασσια) لتأمين الملاحة في النيل ومنع أعمال السلب والنهب التي تتعرض لها السفن[٢١٦].

وفي عهد بطلميوس الخامس "إيفانيس" (Epiphanes) وتحديداً في عام ١٨٧ ق.م وصلت الفوضى إلى درجة كبيرة من السوء لدرجة أن ستراتيجوس إقليم أرسينوي وضع فرقة من الجيش لحماية وحراسة السفن التي تنقل بضاعة في النيل الذي تأثرت فيه الحركة الملاحية بسبب هذه الفوضى[٢١٧].

ومن المحتمل أنه في القرن الأول ق.م كانت الطرق المائية تحت حراسة الشرطة النهرية أيضاً، حيث كانت هذه الطرق مقسمة إلى أجزاء في كل جزء توجد سفينة حراسة واحدة عليها حراستها. وقد أقيم في كل جزء من هذه الأجزاء محطة حراسة ليقيم بها حراس النهر[٢١٨].

ولقد عمت مصر في القرن الأول ق.م حالة من الفوضى وذلك كما وصفتها وثيقة بردية جاء فيها[٢١٩]:-

" ως εν πραγματων αναρχιαι..."

" كما في وقت اضطراب الأمور "

لذلك فقد كان من الضروري أن يلحق بكل محطة من هذه المحطات بعض من الجنود وقطع من الأسطول الملكي لتقويتها لتصبح قادرة علي حراسة النيل[٢٢٠] .

وفي مصر الرومانية ظل الغالبية العظمي من نظام حماية حركة المرور في النهر كما هي لم تتغير، فقد تعامل الرومان أيضاً وبشكل مستمر مع عصابات اللصوص المعززة بعدد كبير من القرويين الهاربين من جراء النظام الاقتصادي البغيض[٢٢١].

ولقد حاول الرومان أيضاً تنظيم الشرطة النظامية بجعلهم مسئولون بشكل أساسي وشخصي عن إلقاء القبض علي المجرمين ومحاولة تدمير أماكن لجوء قاطعي الطريق التي يلجئون إليها بمساعدة السكان[٢٢٢].

بالإضافة إلى استمرار وجود الشرطة النهرية "بوتاموفيلاكيس" حتى نهاية القرن الثالث الميلادي تقريباً وبنفس اختصاصات العهد البط لمي[٢٢٣].

وكانت الحمولات الخاصة بالحكومة علي النيل تنقل كما كان في السابق (في القرن الأول الميلادي) عسكرياً ثم في القرن الثاني والثالث الميلادي عن طريق خدمات إلزامية شبة عسكرية[٢٢٤] ويؤكد ذلك قول "أويرتيل" (Oertel) بأن خدمة حراسة النهر أصبحت في القرن الثاني الميلادي خدمة إلزامية بصفة شبه عسكرية[٢٢٥].

وفي وثيقة بردية نجد أن الشحنة كان يرافقها جندى من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية[٢٢٦] .

الموظفون المختصون بالنقل النهري:

لقد كان هناك العديد من الموظفين الذين كانت تقع علي عاتقهم عملية النقل النهرى، سواء في العصر البطلمي أو الروماني، ولقد تباينت الأدوار حسب مكانة كل منهم، والدور الذي عهد به إليه في عملية النقل النهري، كما اختلفت أدوارهم حسب مستوياتهم الإدارية. وكانوا ينقسمون إلى ثلاث مستويات:

أولاً: علي مستوي الإدارة الحكومية في الإسكندرية:

(أ) الملك (Βασιλευς) والملكة (Βασιλισσα)[٢٢٧] .

(ب) الديويكيتيس (وزير المالية) وهو موظف يرسل تعليماته إلى حاكم الإقليم[٢٢٨].

ثانياً: علي مستوي الإقليم :

(أ) حاكم الإقليم (στρατηγος) [٢٢٩] وهو الذي يرسل أوامر الشحن إلى السيتولوجوس (σιτολογος) [٢٣٠] وفي بعض الأحيان كان يرسل وثيقتين إحداهما للكاتب الملكي والأخرى للستيولوجوس.

(ب) الكاتب الملكي (Βασιλικος γραμματευς)[٢٣١]. ويعتبر الساعد الأيمن لحاكم الإقليم.

(ج) مدير الإقليم(Νομαρχης) [٢٣٢] ومهمته الإشراف علي الشحن.

(د) الأويكونوموس (عامل المالية) [٢٣٣] ومهمته الإشراف علي الشحن.

ثالثاً: علي مستوي القرية:

(أ) السيتولوجوس [٢٣٤] وهو مدير المخزن في القرية ومهمته تنفيذ أوامر القائد (الاستراتيجوس) بشحن كمية من الغلال الموجودة بالمخزن.

(ب) نائب مدير الإقليم (ο παρα του νομαρχου) [٢٣٥] .

(ج) نائب الكاتب الملكي (αντιγραφευς) [٢٣٦].

(د) نائب الأويكونوموس (ο παρα του οικονομου) [٢٣٧].

ومهمة هؤلاء الموظفون الإشراف علي الشحن طبقاً لأوامر مرؤسيهم[٢٣٨].

رابعاً: موظفون آخرون:-

(أ) المفتشون: (επακολουθουντες) [٢٣٩].

في إحدى برديات "تبتونس"[٢٤٠] ذكر أمونيوس أنه شحن حمولة من القمح بعد مراقبة المفتش (μετα των επακολουθουντων) مما يوضح لنا أن هؤلاء المفتشين كانوا يشرفون علي نقل الغلال عبر النهر.

وفي إحدى الوثائق البردية[٢٤١] ورد ذكر هؤلاء المفتشين، والوثيقة عبارة عن أمر مرسل إلى نائب الكاتب الملكي لدفع أجر الجنود من كمية الغلال المشحونة إلى الإسكندرية تحت إشراف المفتشين.

ولكن هناك من يري أن هؤلاء المفتشين . لا يمكن اعتبارهم موظفين يقومون بعمل محدد، لأن كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس كانا يعملان مفتشين تحت سلطة رؤسائهما، ويخول إليهما الإشراف علي الشحن. وذلك لأن هناك بعض البرديات التي ذكر فيها كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس علي أنهما مفتشين[٢٤٢] .

(ب) الحراس (οι Φυλακιται)

١- النوع الأول: (α φυλακιται) وهم الحراس الذين يحرسون الحمولة المنقولة علي ظهر المركب والعينة المختومة المصاحبة لها. وأحياناً يطلق عليهم (ηγουμενος φυλακιτης) وتتضمن بعض الوثائق جملة تشير إلى وجودهم[٢٤٣]. وفي إحدى الوثائق يبين الكاتب أنه شحن الحمولة في وجود الحراس علي ظهر المركب[٢٤٤] وفي أحيان أخري كان يطلق عليهم (ναυφυλακοντοι)[٢٤٥] .

٢- النوع الثاني: (ο προς της σιτηροι) وهم حراس مهمتهم فحص كمية الغلال المشحونة ومطابقتها بالعينة المختومة (δειγμα σφραγισασθω) للتأكد من سلامة وصولها إلى الإسكندرية[٢٤٦].

(ج) المراقب المالي (επιμελτης)

ومهمته الإشراف علي الحراس القائمين علي حراسة الغلال[٢٤٧] ومن إحدى الوثائق البردية[٢٤٨] يتضح لنا أن المراقب كان أيضاً يشرف علي نقل القمح . وهذه

البردية عبارة عن تقرير مرسل إلى المراقب المالي (الابيميليتيس) بخصوص مركب حملة بالقمح لم تستعد للإبحار لأن عمال المركب لم يقوموا بإصلاحات مطلوبة بالمركب، حيث أن الحراس أودعوهم السجن. والطلب مرسل من(الأويكونوموس) من أجل اطلاق سراح هؤلاء العمال. وقد أصدر المراقب أوامره بتحريرهم.

(د) البروكيوراتور (المدير المالي) (επιτροπος)

لقد كانت مهمته ترشيح الأشخاص للقيام بمهام النقل، وكذلك التأكد من مطابقة الحمولات المنقولة عبر النهر إلى الإسكندرية للمواصفات الموضوعة[٢٤٩]

(هـ) الديكابروتوس: (δεκαπρωτος):–

بدأ ظهور هذا الموظف منذ بداية القرن الثاني الميلادي ليحل محل السيتولوجوس، وكذلك ليتولي نفس المهام التي كان يقوم بها السيتولوجوس[٢٥٠] .

(و) الكاثوليكوس (καθολικος)

وهذا الموظف تابع للسلطة المركزية، وكان يشرف علي نقل القمح إلى الإسكندرية[٢٥١].

(ز) البروتارخوس (πρωταρχος).

وهي وظيفة يبدو أنها تخول لصاحبها إعطاء الأوامر بالشحن إلى أمناء المخازن[٢٥٢]

(ح) المجالس البلدية:

كان موظفو مجلس البلدية في المدينة مسئولون عن توصيل الانونا، إذ أنهم كانوا يقدمون بترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية وعلف الماشية ونقلهم إلى الموانئ أو إلى المدينة وتوصيلهم إلى ممثلي وكلاء الجيش[٢٥٣] ومن المؤكد أن إمدادات الغلال الخاصة بالاستهلاك العام كانت المهمة الرئيسية لمجلس البلدية وأصحاب المناصب البلدية في المدينة[٢٥٤].

وقــد كـــان هنـــاك موظـــف مختـــص بالخدمـــة العاجلـــة أو الســـريعة (επισπουδασμου) الخاصة بنقل الغلال لحساب الدولة، وهذه الخدمة ربما لم تكن موجــودة قبــل القــرن الثــاني المــيلادي. واختصـــاص صـــاحب هـــذه الوظيفة(επισπουδασμος) هو النقل من مخازن الغلال الموجودة بالمواني عـــبر النهر إلى الإسكندرية ولكن علي وجه السرعة(٢٥٥).

هوامش الفصل الثالث

(١) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٢٠.

(2) Johnson, Op. Cit., p. 400.

(٣) محمد فهمي عبد الباقي، قناة الإسكندرية "في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، ١٩٩٦م، ص ص ٨٥، ٩٥.

(*) كانت قرية "راقودة" المصرية تعتمد علي مياه هذه القناة وذكر "سترابون" أن شقيق بطلميوس الأول هو الذي حفرها، وهناك ستة نقوش عثر عليها في أواخر القرن التاسع عشر أوائل القرن العشـرين ترتبط بوجه عام بقناة الإسكندرية، ما يدل علي استخدام هذه القناة في النقل وهو ما ورد في النقش الخامس من تلك النقوش الست، حيث جاء به

"....ινα νηες "[χ]πημονα φορτον αγοιεν" ".......حتى تتمكن المراكب من نقـــل حمولتها بسهولة " ، راجع/ نفسه ، ص ص ٩٢، ٩٥ عن هذه القناة أيضا انظر/ أبو اليسر فـــرح، النيل في المصادر الإغريقية، ص ١٩.

Frasr ,P. M., Ptolemaic Alexandria, Oxford, (1972) pp. 144,252

(4) Strabo, 17. 1.7.

(*) منف أو "ممفيس": (ميت رهينة الحالية) كانت من أهم المدن علي وادي النيل، وكانت عاصمة البلاد في الدولة القديمة، حتى بعد أن انتقلت العاصمة إلى طيبة ظلت لها الأهمية. وبعـــد انتقـــال العاصـــمة إلى الإسكندرية في العصر البطلمي كانت تحتل المرتبة الثانية بعدها. راجع/

-Fadia. Abou Baker," Memphis Under the Romans": "The Tax for the Harbour of Memphis" CP, II, (1989)p. 103.

(٥) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.

(٦) آمال محمد الروبي، كرانيس – كوم أوشيم، ص ١٤٢ –١٤٣.

(٧) عاصم احمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٨) آمال الروبي، المرجع السابق.

(٩) عن هذا النوع من المراكب انظر:

Casson., Ships and Seamanship, pp. 163-166.

(10) Hauben, "Another Boat of Cleopatra II",ZPE,66,(1986), p. 148.

(11) Meijer, F. and Nijf, O.V., Trade, Transport and Society in the Ancient World, London, (1992) p. 150.

(12) Sijpestejn, P.J. "Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE , 53, (1978) p. 110, notes., 9-10

(13) Cook, R.R.E., "An Archive of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection, ICP, 20 Copenhagen, (1991) p. 227, no, 407 (about 234/ 209 B.C);

P. Erasm II, 25, 30, 32, 33,34, 35. 36, 37, 40, 42, 44, 51, 52; Sijpestejn, Op. Cit., p. 110; SB. X1. 11887; P. Strassb,5.

(14) Cook. Loc. Cit.

(15) P. Enteux, 27;

- أنظر أيضاً :

- Thompson D.J., "Nile Grain Transport under The Ptolemaic" in p. Garnsey, Trade in the Ancient Economic, London press, 1983, p. 73.

(16) Casson, Op. Cit., p. 344; P. Erasm, 39.

(17) Hauben," Another Boat of Cleopatra II,P.148; P. Lille, 225; P. Tebt, III, 1035; P. Ryl., IV, 576, P. Erasm., 45, 50, P.C.Z., 293 ; Casson, Loc, cit.

(18) Cook, Op. Cit., P. 227. No, 406; P. Tebt, 825; SBXIV, 11887, 11962; P. Strassb., 562, 583; Thompson, Op. Cit., p. 67.

(19) BGU, VIII, 1741, 1743. X, 1933; SB,XIV. 11887, 11889; V, 8754

(٢٠) منتهي محمود الصاوي،، النقل النهري للغلال في مصر في عصر البطالمة، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش ،العدد ٢٠ ،القاهرة (٢٠٠٣)، ص٢٣٠.

(21) P. Tebt, III, 856.

(٢٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

(23) Hauben, H, "Le Transport Fluval en Egypte ptolemaique les Bateau du Roi et de La Reine (A la pieuse Memorede Mere), CIP, XV, Bruxelles (1979), p. 68

(٢٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٢٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٦٥.

(26) P. Hib. I, 39, 11. 1-18 (about 264/5 B.C).

(27) Ibid, p. 181.

(*) يفسر ناشرا البردية، طلب كمية الغلال هذه من المزارعين علي أنها إيجار يؤدي من قبلهم إلى الدولة مقابل استغلالهم لأراضي الدولة، وإن دل ذلك فإنما يدل علي أن الدولة قد استعادت ملكيتها للأراضي التي منحتها إلى المستعمرين العسكريين (علي هيئة إقطاعيات عسكرية) راجع/ .Ibid–

(28) P. Hib. 1, 38, 11.1-15 (a bout 252 –1(251 - 0)B.C)

(*) تقع أفروديتوبوليس علي بعد ½ ١ ميل من النيل، وميناؤها لا بد أنه اشتق من اسم المدينة.(ορμον τον Αφροδιτοπολιτον)

(29) P. Petrie III, 107. a-e.

(٣٠) عن مراكب الملك التي كانت تستخدم في نقل الغلال إلى الإسكندرية أنظر:

–P. Lille. 22: 23; P. Tebt, 1034, 1035.

(٣١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٥

(32) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314 – 315.

(٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(٣٤) أبو اليسر فرح، مهام الأويكونوموس، ص ١١٢.

(35) Rostovtzeff. Large Estate, pp. 122-123.

(36) Ibid.

(*) عن ملكية بيرينيكي الثانية للمراكب انظر أيضاً/.P.Lille, I, 22,23–

(٣٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(38) P. El-Lahoun, inv. 110 (about 252/1. B.C)

(39) Hauben, H, "An Annotated List of Ptolemaic Noukleroi with A Dicussion of BGU, X (1933) , ZPE, (1971), p. 261. Comment Line, 9.

(40) P. Ryl, IV. 276.11.7-11 (about 246- 221 B.C)

(41) Ibid, Comment Line, 7.

(42) Ibid, 11.10-11.

(43) P. Tebt, III, 1035, (about 181 /157 B.C).

(44) Ibid, 11.5-6.

(45) Ibid, 1-5.

(46) Hauben, H., "Another Boat of Cleopatra II, p. 146.

(47) P. Tebt, III, 1034 (about 151/or 140/39 B.C)

(48) Ibid, 11. 1-12

(49) Ibid, 11. 14-18.

(٥٠) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(51) P. Oxy, 276, 11.1-15 (about 77 A.D); Ibid, pp. 264, 265

(52) P. Oxy, XII, 1412. (about 284 A.D) p. 26.

(53) Ibid, p. 26.

(54) Johnson, Op. Cit., p. 401

(٥٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون في مصر في عصر الرومان، ص ٥٣.

(56) Johnson, Loc. Cit.

(*) لقد كان المشرف علي قوارب الحاكم يقوم بمهام أخرى بالإضافة إلى مهامه الأصلية، حيث نجد المشرف علي قوارب الحاكم في "أوكسيرينخوس" يتسلم الإقرارات الخاصة بحسابات خمسة أيام تتعلق بمادة الشبة التي تستخدم في صباغة النسيج إلى الإدارة المسئولة. راجع/ مصطفي عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٦٩.

(*) في الوثيقة P. Erasm-39 كان أندرماخوس أحد القضاة "وبطلميوس" "وفيلوستراتوس" ملاك مراكب ينتمون إلى عائلات كهنوتية.

(*) في الوثيقة P. Erasm,11.7-8 كان أحد ملاك المراكب شخص مصري يدعي" ثيرموثيس" (Θερμουθις).

(*) مقدونيا (Macedonia): تقع مقدونيا في شمال اليونان. وأسست المملكة المقدونية في عام ٧٠٠ ق.م. عن طريق الملك بيرديكاس الأول (Perdicas I): وظلت معروفة حتي عهد الملك أمينتاس الأول (Amintas I) (٥٤٠- ٤٩٨ ق.م) وفي عهد الملك فيليب الثاني (٣٨٢- ٣٣٦ ق.م) وسع حدودها، وفي عهد ابنه الإسكندر الأكبر أسست إمبراطورية عريقة. وفككت بوفاته عام ٣٢٣ ق.م، إلا أن مملكة مقدونيا بقيت واستمرت قوتها حتى احتلها الرومان عام ١٦٨ ق.م. ثم أصبحت بعد ذلك إقليما رومانيا في عام ١٤٨ م. راجع/

Warrington. J., Everyman's Classical Dictionary, 800 B.C. – AD 337. London (1965), p. 331.

(*)كان المقدونيون في مصر. لهم وضع خاص، أعلي من مواطني الإسكندرية، وقد قسموا إلى مواطنين مدنيين وعسكريين انظر:

-Fraser. P.M., Op. Cit., p. 53.
-Trigger- B.C., Ancient Egypt. A Social History, Cambridge (1983) pp. 301 ff.
-Finley. M. 1., Economic and Society in Ancient Greece, Pelican Books

(٥٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧-٢٢٨.

(58) Rostovtzeff , Large Estate, pp. 122- 124.
(59) Rostovtzeff , SEHHW, p. 314.
(60) P. C. Z, I59012, p. 21 (about 259 B.C).
(61) Ibid. II, 59289, p. 131. (about 250 B.C)

(٦٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٣٨

(63) Rostovtzeff. Large Estate., p. 133.
(64) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.
(65) Ibid.
(66) Ibid, Large Estate, p. 122.
(67) Bevan,Op Cit., p. 134.
(68) P. C. Z,I, 59031, Intro, p. 52.
(69) Ibid, p. 53, Comment line, 3.
(70) Ibid, 1.3.
(71) P. Hib. I, 98.1-21 (about 251/ 250.B.C)

(*) في أثينا كان يطلق لقب Κανηφορος علي الفتاة التي تحمل فوق رأسها سلة تحوي علي الأشياء المقدسة في موكب احتفالات،" ديميتر"، "باكخوس" (Bacchus) وأثينا، راجع /

Liddell and Scott's, Op. Cit., p. 347.

(٧٢) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨١.

(73) Cook, Op. Cit., p. 277, No, 407.
(74) Ibid, p. 223
(75) Ibid.
(76) Ibid, p. 224.
(77) P. Tebt. III, 823, 11.1-17 (about 185 B.C)

(*) نلاحظ أن صومعة غلال هيرانيسوس يعمل بها اثنان من أمناء المخازن وليس واحد، ونجـــد أيضـــاً في بردية "ماكواري رقم ٤٠٧ " – سابقة الذكر– أنه كان هناك اثنان من أمناء المخازن يعملـــون في صومعة غلال واحدة.

(*) هذا الكم من الغلال ليس حمولة مركب بوليكراتيس (٥٥٥٦) لكن حمولة المركب مفقـــودة (1.5) ولكن هذه الكمية هو ما تم شحنها علي مركب بوليكراتيس والمركب الإضافية الأخرى (1.12).

(*) الأوليرا: يحتمل أنه كان نوع قديم من أنواع بذور العشب النباتي أو البرسيم وكان يعتبر محصولاً قليل القيمة ولذلك كان يزرع في مساحات اقل وكان يقدم في بعض الأحيان كعلف للحيوانات. راجع/ نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ٢.

(78) P. Tebt., III, 856, (about 171. B.C)
(79) Ibid., intro، P. 78.
(80) Ibid., recto, col., I, 11. 6-7.
(81) Ibid., verso, col., IV, 11.93-94.
(82) Ibid., verso, col., V, 11,114-115.
(83) Ibid., verso, col., V, 11. 116-117.
(84) Ibid., verso, col., V, 11.118-119.
(85) Ibid., verso, col., V, 11.120-121.
(86) Ibid., verso col., V, 1.124.

(87) Ibid., verso, col., V, 1.127.
(88) Ibid., verso, col., IV, 1. 107.
(89) Ibid. verso, col., IV, 11.105-106.

(٩٠) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(91) P. Ross-Georg., II, 18 (A.D. 140) Arsinoe.

(*) هي إحدى عواصم الأقاليم في الدلتا والاسم الإغريقي لها هو "سايس". وكانت تسمي في العصر الفرعوني ساي (Sai) والاسم الحديث لها هو صا الحجر، بمحافظة الشرقية. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٣٨٣

(92) P. Ross- Georg. Loc. Cit
(93) P. Col. I., recto 4, col., 10,11.1-4.
(94) Ibid., 1.4.
(95) P. Oxy., III, 522 (about 2nd. Cent. A.D).
(96) Ibid., intro. p.258.
(97) Ibid., 1.1.
(98) Ibid., 1.12.
(99) Ibid., 1.13.
(100) P. Oxy, 1259, 11.1-12 (A. D.211-12).
(*)Cook. Loc. Cit; P. Tebt., III,823.
(101) P. S.I.,IX, 1048, 11.1-10, Oxyrhynchos (3rd.Cent. A.D)
(*) P. Col. 1 recto 4.
(102) P. Oxy, XVII, 2125, 11.1-11 (A.D. 320-1).
(103) P. Oxy, 1260,11.1-6. (A.D. 286).

(١٠٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(*) كان ذلك رأي أ.د/محمود السعدني أثناء مراجعته للفصل.

(*) في العصر البطلمي هناك خمسة من النساء يحملن اسم أجاثوكليا، وجميعهن ينتمين إلى الطبقة العليا: أجاثوكليا: خليلة بطلميوس الثاني.أجاثوكليا: خليلة بطلميوس الرابع "فيلوباتور"، وابنة أويناتثي (Oinanthe) من ساموس (Samos).أجاثوكليا: ابنة ديوجنيتوس (Diognetos).أجاثوكليا: راهبة كليوباترا(٤/ ١٦٥ ق.م)

أجاثوكليا: التي كانت معروفة في دوائر البلاط الملكي، وهي من أكارنانيا (Acarnanian) وابنه أريستومينيس (Aristomenis) (الذي قدم إلى مصر في عام ٢١٦ ق.م ليعمل كحارس خاص (σωματοφυλακης)" سوماتوفيلاكيس" ثم أصبح فيما بعد وزيرا في عهد بطلميوس الخامس (١٨٥ ق.م))

Hauben,H., - "Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975) pp. 289-290.

(*)ويذكر أيدرس بل، أن بطلميوس الرابع وصف في نقش كهنوتي بأنه:
"كان في الواقع ضعيفاً خليعاً، وألعوبة في يد وزيـــره سوســـيبيوس (Sosibious) وخليلتـــه الفاســـقة أجاثوكليا وشقيقها الذي يفوقها فسقاً أجاثوكليس و أمها الرهيبة "أوينانثي". راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٧٧.
ويذكر :مائس" (Maas) أن سيطرة أجاثوكليا وأسرتها علي نفوذ الملك ومملكته من العوامل التي أضعفت مملكة البطالمة داخلياً وخارجياً في عهد بطلميوس الرابع .
راجع/ Mass, p ., "Oinanthe's husbands" JEA, 31, London, (1945), p. 74
أما بلوتارخوس (Plutarchus) فيصفه بقوله "أنه ترك شئون الدولة في يد محظيتـــه أجاثوكليـــا و أمهـــا القوادة" راجع/. Plut. Cleomenes, XXSIII. 2-3 –
ويصف سترابون بطلميوس الرابع بأنه "فيلوباتور بن أجاثوكليا" (Φιλοπατωρ ο της Αγαθοκλειος)
Strabo, 17, 1.11.
كما يذكر "هاوبن".أن أجاثوكليس أخو أجاثوكليا كان يمتلك أسطولاً صغيراً (أسطل) في النهر، وكان له قائد (στολαρχης) يدعي جلاوكوس (Γλαυκος)، كما أن سوسيبيوس وزير فيلوباتور كان يمتلك مركب واحدة علي الأقل. راجع /- Hauben, "Agathokleia and her Boats" pp-290-191

(105) Hauben, "Agathokleia and her Boats, PP. 289-291.
(106) P.S.I. IX, 1048, 11.11-12.
(١٠٧) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.
(108) P. Oxy, XVII, 2125; P. Col. 1 recto 4, col., 10; P. Oxy, 1259; P.S.I. IX, 1048; BGU, X 1933.
(109) P. Macqu, 407; P. Tebt, III, 823; 856.
(110) P. Hib , 39; P. Lille . 1. 21; P. Petrie, III 48.
(111) P. Tebt, III, 1034; p. Heb. I. 98.
(112) P.Hib,I,98; P. Ryl., IV, 576; P. Petrie, II,48; P. Enteuxes.,27;Willcken.Charest, 442
(*) Finkelestein, M.I., " " Εμπορος , ναυκληρος and καπηλος, "A Prolegomena to The Study of Athenian Trade" Cph. 30, (1953), p. 335.
(١١٣) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.
(114) P. Hib, I, 39, 11.4-6.
(١١٥) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(116) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.

(١١٧) حسين يوسف، المرجع السابق، ص٤٣.

(118) Hauben "An Annotated List", p. 269.
(119) BGU, VIII, 1742, 11.5 –10, (64/63 B.C).
(120) Ibid, 1743.

(١٢١) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(122) Hauben, "An Annotated List", p. 270.
(123) Ibid, p.279.

(١٢٤) فادية أبو بكر، المرجع السابق.

(125) Zilliacus, H., " Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatdarlehen", Aeg.,17, (1939), P.63.

(*) يذكر هاوبن أن التاريخ الصحيح للبردية هو ٧٨/ ٧٧ ق.م. وليس ٤٥/٤٨ كما ذكر ناشر البردية.

(126) Ibid., pp.63-63.
(127) Ibid., p.59.
(128) Ibid., pp. 60-61.
(129) Ibid., p. 59.
(130) Zilliacus, Op. Cit., pp 270-71-72.
(131) Johnson ,Op. Cit., p. 393.
(132) P. Col, 1 recto 4, col., 10, 11.6-10.
(133) Ibid, 11.1-4.

(١٣٤) حسين احمد يوسف، المرجع السابق، ص ١٤٥.

(١٣٥) نفسه ، ص ١٢٧.

(136) P. Col., 1 recto 4, col., 10, 11.9-10.

(١٣٧) مصطفي عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٧٢.

(138) Johnson, Op . Cit., p. 402.
(139) P. Oxy, I, 63. 123. Oxyrhynchus , (2nd or 3rd Cent. A.D)
(140) Ibid. intro. P. 123.
(141) Ibid, 11. 1-18.

(١٤٢) نفسه، ص ٢٢٥. انظر أيضاً:

Taubenshlage. R., The Law of Greco – Roman Egypt in the Light of Papyri, 332, B.C., 640 A.D. Warsaw, (1955) pp. 680. 1
Bagnall. R.S., Egypt in late Antiquity, Princeton, (1993) 00. 34 ff.
(143) P. Moen, Republished by, Sijpestejn., Op . Cit., pp.108-116. 116.
(144) Ibid, P. 108.
(145) P. Moen, I, 11.1-10
(146) Ibid., verso, ll.23-24.

(*) لقد كان نوع هذه المراكب هو "الكيركوروس" والتي تبلغ سعتها حوالي ٢٠٠٠ أردب = ٢٠ طناً.
انظر:

Ibid, p. 111

(147) Reekmans, T, and Dack ., E.V. "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE. 53, (1952) p. 149.

(*)ديوسبوليس ماجنا: هي عاصمة إقليم طيبة (الأقصر حالياً).

(148) Ibid., pp. 162, 163, No.1, 11. 1-9.

(149) Ibid., p. 153.

(*) كانت أسوان مدينة بها حامية عسكرية في أقصى الجنوب، وكانت تعسكر بها بشكل دائم، وذلك لحماية الحدود الجنوبية راجع/ Ibid., P. 158–

(150) Ibid, p. 163, No. 1, 11.8-9.

(151) P. Tebt., III, 823, 11.1-11. (about 185 B.C)

(١٥٢) منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص ٢٨– ٤٢.

(١٥٣) أبو اليسر فرح، الدولة والفرد في مصر، ص ص ١٥٥–١٥٦.

(154) El Mossallamy, Op. Cit., p. 117.
Rostovtzeff, SEHRE, p. 484.
Oertel. F. Die Liturgy. Studien zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens, Leipzig, (1917) p. 63.
P. Oxy. XII, 1412 (3rd Cent A.D)

(155) P. Giss., II , Heptacomia (A.D 118)

(*)عن بيساريون نفسه انظر:

-P. Grenfel, II, 45a ; Wilcken, Chrest., p. 431
حيث نجد أنه كان مسئولاً عن تحميل السفينة وشحنها أيضاً.

(156) P. S. 1, IX, 1053.

(157) Ibid; Westermann and Keyes, Op. Cit ., p. 104.

(158) Johnson,Op. Cit.p.402.

(159) El Mosallamy, Op. Cit., p. 116.

(160) P. Oxy, 1197, 11.1-31, Oxyrhynchus, (A. D 211).

(*) διεραματειτης: هو الشخص الذي يتعامل مع (διεραματα) والتي تعني الغلال المنخولة أو المغربلة المعدة للشحن، ولكنها في هذا النص تتناسب بشكل أكبر مع معنى "شحن" (Lading)
وعن هذه الكلمة انظر/

Ibid, p. 219, Comment Line, 4; P. Tebt ., 328, 11.3-4; P.Thead., 26, l. 14.

(١٦١) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(162) Cook, Op. Cit. p. 227.

(163) Ibid, No, 404

(164) Ibid, No, 407.
(165) Ibid, No, 405; SB, XIV, 11887, 1888, 11889.

(*) عن هذه الضريبة أنظر:-

-Preaux, Op. Cit,. p. 384; Hauben, Another Boat of Cleopatra II., P .148.

-إبراهيم نصحي،تاريخ مصر في عصر البطالمة،ج٣، ص ٣٧٧.

-أيدرس بل، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(١٦٦) منتهى محمود الصاوى، المرجع السابق،نفس الصفحة.

(167) Zilliacus, Loc. Cit
(168) BGU., VIII., 1742.

(١٦٩) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

(170) Cook,. Op. Cit., pp. 227, 228
(171) Ibid, Nos, 404, 405, 407. P. 227.
(172) P. Hib., 39.
(173) Reekmans. & Dack., Op. Cit, No I. pp. 162, 163.

(١٧٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق،ص ٢٣٦.

(١٧٥) نفسه، ص ٢٣٦ ;P. Tebt, 824, 825, a,b-

(176) P. Hib., 39,11.13- 16.(265/ 264. B.C)
(177) P. Moen, I, 11.15-20 (160 B.C)
Also, P. Moen, 2-3, Ibid. pp. 112-115., Republished by Sijpestijn, Op.Cit., p,108.
(178) Zilliacus, Op. Cit., P.63, No. I, 11.15-20.
(179) P. Oxy, 2125, 11.30-31; P. Oxy, 1259,11.25-26.
(180) Ibid, 11.20-23.
(181) P. Oxy, 1260, 11.15-19.

(١٨٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٧ .

cf- Herrman .J., "Symbolon und Antisymbolon in den Papyri" Actes du XV me Congres de Papyrologie, Bruxelles, 1977, p. 223.

(١٨٣) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ص٢٣٧- ٢٣٨.

Samuel. A.E., From Athens To Alexander, Hellenism and Social Goals in Ptolemaic Egypt, Studia Hellenstica, 26, Leuven, 1983, p-5.

(184) P. Grenf., II 45 a.
(185) BGU, VII, 1742.
(186) Reekmans, Op. Cit., pp. 162,163
(187) Ibid, P. 156.

(١٨٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، صـــ٢٣٨.

(١٨٩) نفسه، ص ٢٣٩ .

(190) Reekmans, Op. Cit., p. 162; Cook,. Op. Cit., p. 228.
(191) Cook, Op. Cit., p. 227, No, 404.
(192) Ibid. No, 407.
(193) Ibid, p. 224.
(194) Ibid.

-في(P.oxy.276)كان يرافق الشحنة جندي من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية.

(195) P. Tebt., 823, 11.15-17.
(196) P. Tebt., 823, 825; P. Hib., I, 98; BGU, 1741,1732; SB, 11887,11889; W. Chrest.441.

ولم تظهر في الوثائق الآتية:-

P. Petrie II, 48; P.Lille, I, 22, 23, 24; SB, XIV,11866, 11867;P.Tebt,824.

(197) P. Tebt, 824,1.13

(١٩٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٧ .

(199) Sijpestijn, Op. Cit, pp.110, 112. Nos., I , 2.
(200) P. S. I, IX, 1053.
(201) P. Oxy, 1259, 11,15- 17.
(202) P. Oxy, 2125, 11. 20-23.

(٢٠٣) منتهي محمود الصاوى، المربع السابق، ص ٢٣٩.

(204) Reekmans, Op. Cit., p.187, No.10.
(205) P. Tebt., III , 802,11.1-23.
(206) P. Tebt., III, 751.11.1-12. (Early 2nd Cent. B.C) Also- P.C.Z. III, 59320.

(٢٠٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٤٠.

(208) P. Oxy, III, 708, (about, 188 A.M)
(209) Kunderewicz, C., "AD Papyrus Hib., 198."JJP, vol., 15, Warszawa, 1965, pp. 140-141.

(٢١٠) حسين حسين رزق، المرجع السابق، صـ ١٦٧.

(211) P. Hib. II, 198. recto, col., IV.
(212) Ibid., recto, col., V.
(213) Ibid., p. 104.

(٢١٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج١، صـ٤٣٣.

(٢١٥) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص١٦٩.

(216) Kunderewicz., Op.Cit., pp-141; P. Hib., 198, p.102.
(217) Rostovtzeff. , SEHHW, p.715.
(218) Kunderewicz., Op. Cit., p. 141.
(219) BGU, 8,1858.

(220) Kunderewicz., Op. Cit., p. 142.
(221) Ibid.
(222) Ibid.

(٢٢٣) حسين حسين رزق،المرجع السابق، ص١٧١.

(224) Kunderewicz., Op. Cit., p. 143.
(225) Oertel, Op.Cit, p. 27.
(226) P. Oxy, 276.

(٢٢٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(228) Zilliacus, Op. Cit., pp. 62, 63, = SB. V,8754.
(229) P. Oxy, 1259; P. Tebt, 823; P.S.I, IX, 1048; Zilliacus, Op. Cit., p. 63. = SB, 8754; P.Giss, II; P.Oxy,1197.
(230) Cook, Op. Cit., p. 227. 404, 405, 506, 407.
(231) P. Hib., I, 39;

-منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٢٣٢) نفسه.

(233) Clarysse, W., " Harmarchis, Agent of Oikonomos: An Archive from The Time of Philopater" Anc. Soc., 7, 1976, PP. 185. ff; Sijpesteijn, Op. Cit., P.108
(234) Ibid; P-Tebt. III, 823; P. Oxy, 2125; BGU, 1743; Zilliacus, Op. Cit., p.63= SB, V, 8754; Reekmans, Op. Cit, PP. 163, No, 10; p. Tebt, III,825.
(235) Clsrysse, Op. Cit.,; SB, XVI, 12979, 11, 6-7.
(236) Clarysse, Loc. Cit; BGU, VII, 1742,1743; p. Hib, I, 98: Reekmans, Op. Cit, No,10; p. Tebt, III, 825.
(237) Reekmans, Loc. Cit; P. Strassb. 562; P. Tebt. III, 825

(٢٣٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

(٢٣٩) نفسه.

(240) P. Tebt, 823.
(241) P. Tebt, III. 825

(٢٤٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ص٢٣٢، ٢٣٣.

(٢٤٣) نفسه، ص٢٣٣.

- SB. V. 8754; IXV,11887, 11889.
- BGU, 1741, 1742.1743,

(244) Zilliacus, Op. Cit. PP. 62, 63

(٢٤٥) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص٢٣٤.

(٢٤٦) نفسه.

(٢٤٧) نفسه، ص٢٣٥.

(248) P. Petric III, 20, col., I (3rd Cent. B.C)
(249) P.S.I., XI, 1053; P. Giss., II.

–م نيرة محمد الهمشري ، المرجع السابق، ص٨٢.

(250) Turner, Op. Cit., pp. 7,8.
(251) P. Oxy, 1260;

منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص١٠٨، ٦٩.

(252) Sijpesteijn., Op. Cit., P. 108; P. Oxy. 1412
(253) Rostovtzeff., SEHRE, PP. 484. 485.
(254) El Mosallamy. Op. Cit., P- 116.
(255) Henne., H., (Sur L'interpretation de Quelques Textes, Recmment Pubis) Egy. 8 (1933) PP. 385. 405.

الفصل الرابع

النقل البحري والموانئ

سبق أن تناولنا في الفصل السابق موضوع النقل النهري، وفي هذا الفصل سنتناول الحديث عن موضوع النقل البحري والموانئ.

أولاً: النقل البحري:

لم يكن النقل عن طريق البحر أمراً سهلاً وهيناً في تلك الفترة من الزمان، ولكنها كانت مسألة تتطلب مجهود مضني وعمل شاق يتصل بتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية، وتأمين المنافذ البحرية؛ وذلك لضمان سلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، وتجنباً لاعتداءات القوي التي تسيطر علي تلك المنافذ والطرق البحرية، ولن يتأتى ذلك إلا بإخضاع تلك القوي، أو علي الأقل مهادنتها. وذلك ما سعي إليه الاسكندر الأكبر المقدوني، وكذلك كل من البطالمة والرومان، وربما كان ذلك السبب الرئيسي وراء قيامهم برحلاتهم الاستكشافية.

(١) كشوف الاسكندر الأكبر:

استطاع قمبيز (Cambyses) ملك الفرس أن ينتزع مصر من يد آخر فراعنة العصر الصاوي وهو إبسماتيك الثالث، وذلك عام ٥٢٥ ق.م[١]، وتحول بذلك وادي النيل إلى ولاية فارسية تدخل في نطاق الإمبراطورية العظيمة التي شيدها الفرس في الشرق[٢] وظلت مصر خاضعة للفرس زهاء قرنين من الزمان، إلى أن غزاها الاسكندر الأكبر المقدوني في عام ٣٣٣ ق.م[٣]. وذلك بعد أن استطاع دحر ملك الفرس دارا الثالث (Darius III) في موقعة أسوس (Issos) عام ٣٣٣ ق.م[٤].

وبذلك استطاع الاسكندر الأكبر المقدوني أن يفتح مصر، بل والشرق بأسره غازياً له، بل لقد وصلت قواته إلى حدود الصين[٥]. وحقق بفتوحاته الواسعة أكبر إمبراطورية عالمية[٦] وكانت النتيجة الطبيعية لذلك أنه فتح للنفوذ اليوناني عالماً امتد من البحر الإيجي (Aegean) إلى الهند (Hindu Kush) ومن (Jaxartes) إلى الشلالات (Cataracts)[٧] ووصل الاسكندر الأكبر في استكشافاته إلى بحر قزوين (Caspian) وحاول أن يكمل طريق البحر من الهند إلى مصر، والتي كان قد اكتشف جزءاً منها يمتد من الهند حتى بابل (Babylonia) مبحراً بالطواف حول بلاد العرب. ولقد وصلت سفنه بالفعل إلى البحرين ورأس "موسندم" من ناحية، وإلى اليمن من ناحية أخرى[٨].هذا، فضلاً عن قيامه بإرسال حملة على رأسها بوليمون (Polemon) ومعه ثلاثون سفينة إلى الجنوب لاستكشاف منابع النيل[٩] ولم يمهل القدر الاسكندر الأكبر كي يستمر في توسعاته، ويكمل رحلة الاستكشافات التي كان قد بدأها[١٠] فقد مات عام ٣٢٣ ق.م في أوج عظمته وانتصاراته وقمة مجده[١١].

(٢) كشوف البطالمة :

لقد سعي البطالمة خلفاء الاسكندر الأكبر من بعده إلى استكمال ما بدأه من استكشافات[١٢] حيث أوفدوا سلسلة من البعوث الكشفية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة في البحر الأحمر والمحيط الهندي[١٣](أنظر ملحق رقم ٣١) خاصة وأنهم كانوا يفضلون السفر عبر البحر الأحمر وليس عبر مجري النيل[١٤]. ولقد بدأ بطلميوس الأول (٣٠٥– ٢٨٥ ق.م) حركة الكشف في البحر الأحمر، وذلك عندما اكتشف قائده "فيلون" (Phelon) جزيرة الزمرد[١٥]. كما أرسل بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٥– ٢٤٦ ق.م) أمير البحر في أسطوله تيموسثينيس (Temosthenes) إلى أثيوبيا[١٦]، والتي لم يكن يجرؤ أحد من الإغريق علي الإبحار

إليها عبر النيل قبل عصر فيلادلفوس، وذلك لما تمثله من خطورة علي الأجانب، وذلك حسب قول "ديودوروس" (Diodrous) (القرن الأول ق.م) [١٧].

ثم أرسل فيلادلفوس أيضا، واحداً من أمراء البحر في أسطوله يدعي أريستون (Ariston) لارتياد شواطئ بلاد العرب، من شبه جزيرة سيناء حتى بوغاز باب المندب، فأبحر علي شواطئ سيناء حتى بلغ أيلة النبطية عند رأس الخليج المسمي باسمها (وهو خليج العقبة حالياً)، ثم اتجه جنوباً وأدرك أن نفوذ النبطيين (Nabataeans) لم يمتد أبعد من نهاية الشاطئ الشرقي لخليج أيلة[١٨].

ولقد مهدت حملة أريستون إلى بلاد العرب الطريق لتقوية العلاقات بين مصر وشمال بلاد العرب[١٩] فضلاً عن أن فيلادلفوس قد ضمن وصول أكبر قدر من التجارة الشرقية عبر طريق البخور[*] إلى مصر[٢٠] خاصة وأن التجارة الشرقية كانت تشتهر بإمكانياتها الهائلة من البخور والتوابل والطيوب (Aromata) والأحجار الكريمة[٢١] فكانت التجارة تأتي إلى البتراء (Patra) ثم تنقل عبر البحر إما إلى غزا (Gaza) أو إلى أرسينوي (Arsinoe)[٢٢].

ويبدو أن فيلادلفوس قد أرسل عقب رحلة أريستون هذه، حملة ضد النبطيين الذين اشتهروا في عهد البطالمة بأعمال السطو والقرصنة واعتادوا علي مهاجمة السفن المصرية، لتأديبهم ومعاقبتهم علي سوء أعمالهم[٢٣] .ولقد أدت هذه الرحلة إلى تنشيط الصلات التجارية بين مصر وشعب كان يسكن الشمال الغربي من الجزيرة العربية في مدينة تعرف الآن باسم "العلا" (Al-Ula) وكانت فيما يبدو مستعمرة لمعين. وكانت تجارة "العلا" تنقل في البر والبحر في آن واحد. ولعل هذا النشاط التجاري هو الذي دعا إلى تنشيط ميناء إمبيلوني (Ampelone) علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر[٢٤] ومن هذا الميناء كانت السفن تنقل تجارة الهند وجنوب بلاد العرب إلى وادي النيل. وظل ثغر "إمبيلوني" نشيطاً حتى أيام بطلميوس السادس،

حين قضي عليه النبطيون وأنشئوا مكانه ثغر ليوكي كومي (Leuke Kome)[٢٥][*].

وبالإضافة إلى ذلك قام بطلميوس الثاني بتجديد القناة التي تربط البحر الأحمر بالنيل عبر طريق البحيرات المرة [٢٦] تلك القناة التي يعزو "هيرودوت" حفرها إلى الملك الفرعوني نخاو بن إبسمتيك حيث ذكر أنه أول من حاول شقها، وأن الملك الفارسي دار الأول هو من أتم حفرها من بعده[٢٧]. ويعتبر إعادة حفر هذه القناة دليل علي أن التجارة الشرقية في البحر الأحمر آنذاك قد نشطت نشاطاً كبيراً[٢٨].

وفي عهد بطلميوس الثاني أيضا أسس أحد قواده ويدعي ساثيراس (Sathyras) ميناء فيلوتيراس (Phelotera) علي رأس خليج السويس. و أرسينوي الشمالية أيضا لابد أنها أسست في ذلك العهد، وتقع أيضا علي خليج السويس. وربما بيرينيكي أيضا (Berenice) [٢٩][*] وكذلك بطلميوس "الصيد" (Theron) وهي التي أسسها قائده يوميديس (Eumedes) قرب أماكن صيد الفيلة عندما أنفذه فيلادلفوس إلى تلك الأماكن، فضلاً عن العديد من مراكز صيد الفيلة الأخرى، مثل سوتيراس ليمن (Soteiras Limen) [٣٠].

وكذلك أسس بطلميوس الثالث (٢٤٧– ٢٢١ ق.م) عدداً من المدن علي شاطئ البحر الأحمر الجنوبي الغربي، أطلق علي ثلاث منها اسم زوجته بيرينيكي[٣١] وفي عهد بطلميوس الرابع (٢٢– ٢٠٥ ق.م) أسست كليوباتريس (Kleopatris) بالقرب من السويس في الشمال[٣٢] والتي ذكرها "سترابون" باسم أرسينوي[٣٣] وفي الجنوب أسست أرسينوي الجنوبية بالقرب من باب المندب[٣٤].

كما وسع بطلميوس السادس فيلوميتور (Philometor) (١٨٢–١٤٥ ق.م) الحدود عبر النيل حتى وصل إلى جنوب وادي حلفا، وأقام فيها مستعمرات جديدة[٣٥].

وفي عهد بطلميوس الثامن في عام ١١٦ ق.م كان ملاحون سكندريون قد اكتشفوا الرياح الموسمية، وإمكانية استخدامها في الملاحة عبر المحيط الهندي صيفاً وشتاءً. وأول من روي لنا قصة هذا الكشف هو الجغرافي "بوسيدونيوس" (Posidonios) (١٣٠– ٥١ ق.م) ونقلها عنه "سترابون" في نهاية القرن الأول ق.م[٣٦] والذي ذكر أن ملاحاً مغامراً يدعي "يودوكسوس" من "كزيكوس" (Eudoxus of Kyzicus) كان يعمل في خدمة الملك بطلميوس الثامن قام برحلة إلى الهند مباشرة مسترشداً بملاح هندي كانت سفينته قد تحطمت علي سواحل البحر الأحمر[٣٧] وكانت هذه الرحلة هي أول رحلة بحرية إلى الهند[٣٨].

ويذكر "بوسيدونيوس" أن يودوكسوس قام برحلتين مباشرتين إلى الهند الأولى: في عام ١١٨ ق.م مع الملاح الهندي مرشداً. و كانت تلك الرحلة ناجحة، وعادت بحمولة من الطيوب والأحجار الكريمة والرحلة الثانية: بقيادة يودوكسوس منفرداً في عام ١١٦ ق.م[٣٩].

وإن كان هناك خلاف حول أول من اكتشف طرق الإفادة من الرياح الموسمية هل هو الملاح المغامر يودوكسوس، أثناء رحلتيه إلى الهند؟!! أم انه "هيبالوس" (Hippalos) ذلك الشخص الذي جاء ذكره في كتاب "الملاحة في البحر الأحمر" والذي نجهل مؤلفه. والذي يعتقد أنه كتب حوالي ٤٠ ميلادية؟!! ويذكر هذا الكتاب أن هيبالوس هو أول ملاح تمكن من دراسة موقع موانئ التجارة ومسالك البحر، واكتشف الطريق عبر المحيط[٤٠] ففي الوقت الذي يرجع فيه "نصحي" اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية عام ١١٦ ق.م إلى هيبالوس[٤١] يري "العبادي" أن إقحام اسم "هيبالوس" في هذا الاكتشاف هو نوع من أنواع التشكيك في خبر "يودوكسوس"، كان الغرض منه هو سلب البطالمة واحداً من أهم أمجادهم في الكشف الجغرافي ونقله إلى العصر الروماني[٤٢].

علي أية حال فإن اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية قد يسر اجتياز باب المندب، وكذلك يسر الإبحار إلى الهند مباشرة وأفاد منه البطالمة الأواخر، حيث كانت سفنهم تزور الموانئ في جنوب بلاد العرب، واكتشفت جزيرة "سوقطرة" وأبحرت إلى الهند[٤٣] وإن كان الرومان لم يستغلوا هذا الاكتشاف استغلالاً تاماً[٤٤].

وبذلك بلغت البعثات الكشفية غايتها المنشودة في عصر بطلميوس الثامن بعد أن عملوا علي الوصول إلى جزيرة العرب والي القارة الهندية دون وسيط، ونجحوا في بطالمة البحر الأحمر[٤٥].

(٣) الكشوف في عصر الرومان:

لقد رأي أغسطس (Augustus) (٢٧ق.م – ١٤م).كما رأي البطالمة من قبله– أن يحول طريق التجارة في البحر الأحمر إلى الموانئ المصرية الواقعة علي هذا البحر فعهد إلي أيليوس جاللوس (Aelius-Gallus) ثاني ولاة مصر (٢٦– ٢٤ ق.م) بإعداد حملة إلى اليمن[٤٦] ويعتبر "سترابون" المصدر الرئيسي لهذه الحملة حيث ذكر أن أيليوس جاللوس قد غزا بلاد العرب مع بعض من الحامية العسكرية المرابطة في مصر"[*] [٤٧].

وفي ميناء كليوباتريس (أرسينوي) أعد أيليوس جاللوس أسطولاً من ثمانين سفينة ومائة وثلاثين حاملة للجنود، وأقلعت الحملة من هذا الميناء عام ٢٥ ق.م واتجهت إلي ميناء ليوكي كومي (الحوراء) علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر[٤٨]. وغير معروف علي وجه الدقة لماذا لم يتخذ جاللوس إحدى موانئ البحر الأحمر الواقعة جنوب مصر، مثل ميوس هورموس (Myos Hormos)، أو بيرينيكي كما كان سيوفر عليه مسيرة نحو تسعمائة ميل قطعها الجيش الروماني علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر مما كبد الحملة خسائر كبيرة[٤٩].

ولم يكد جاللوس يستقر في ميناء ليوكي كومي حتى فتكت الأمراض بعدد كبير من جنوده، اضطر إلى أن يقضي فيه بقية الصيف الحار والشتاء التالي كله، ولم يتابع زحفه إلا في ربيع عام ٢٤ ق.م[٥٠] وبعد مشقة بالغة بلغ نجران، ثم تقدم صوب "مريابا" (Mariaba) (مأرب؟ عاصمة سبأ) وحاصرها لكنه لم يتمكن من السيطرة عليها فاضطر إلى رفع الحصار عنها والانسحاب عائداً بخفي حنين[٥١]، وركب البحر إلى ميوس هورموس واجتاز الصحراء الشرقية حتى بلغ قفط، ومنها سار إلى الدلتا ثم الإسكندرية. ومع أن هذه الحملة أخفقت من الناحية العسكرية إلا أنها حققت جانباً من الهدف الاقتصادي المنشود منها. فقد بدأت هذه المنطقة تستشعر قوة الرومان وتحول جانباً من تجارة الشرق من ميناء ليوكي كومي النبطي إلى ميناء ميوس هورموس المصري[٥٢] وبالرغم من ذلك فإن هذه الحملة لم تقض تماماً علي النشاط التجاري للموانئ العربية المطلة علي المحيط، لذلك لم يقنع أغسطس بما حققته هذه الحملة البرية، فقرر في العام الأول الميلادي شن هجوم مدمر عن طريق البحر أدى إلى تدمير الميناء الرئيسي للعربية السعيدة (عدن حالياً) وشل نشاطها التجاري، مما نتج عنه استئثار ملاحو الإسكندرية في العصر الروماني بتحكم مطلق في طريق التجارة البحري إلى الهند[٥٣].

وفي النهاية استطاع أغسطس أن يستغل وضع مصر الاستراتيجي لخدمة التجارة بين الشرق والغرب، ومن ثم انشأ أسطولاً يعمل بانتظام بين الإسكندرية وروما، وفي نفس الوقت ربط بين التجارة القادمة من الهند وسيلان عبر المحيط الهندي، ثم إلى البحر الأحمر ثم تنقل التجارة براً عن طريق القوافل في وادي الحمامات إلى الموانئ النيلية عند "قفط" لتنقل بالمراكب الشراعية الضخمة حتى الإسكندرية[٥٤]، التي أصبحت أكبر مركز تجاري في العالم بأسره، إذا لم تقتصر تجارة مصر الخارجية التي تركزت في الإسكندرية أساساً علي ما تنتجه مصر محلياً، فقد كانت البضائع تأتي إلى مصر من كل قطر خارجي ثم يعاد تصنيعها وتصديرها ثانية إلى

الأسواق الخارجية[٥٥] وقد أصبحت الإسكندرية مقراً لكبار التجار حيث تجري فيها صفقات التصدير والاستيراد[٥٦]. أما بالنسبة للبحر الأحمر فقد تحول إلى بحيرة نشطة بعد أن كان بحراً مهجوراً[٥٧].

وخلاصة القول أن زيادة هائلة قد طرأت علي حجم التجارة الشرقية كان له اكبر الأثر في تجارة البحر المتوسط. وأصبحت هناك ظروف تجارية جديدة[٥٨] ذكرها سترابون بقوله "إذا كان خراج مصر السنوي في عصر البطالمة المتأخر كان مقـــداره ١٢٥٠٠ تالنت، وهو العصر الأسوأ حكماً والأكثر إهمالاً فكم ينبغـــي أن نقـــدر الـــدخل الآن (أي زمـــن الإمبراطوريـــة الرومانيـــة) وهـــو يـــدبر بكـــل هـــذه العناية.....وزادت التجارة مع الهند والصومال (التروجلوديتية) زيادة كبيرة، وإنـــه في الماضي فإن السفن التي كانت تسير في البحر الأحمر ولم تتعد الخليج الفارسي عـــن عشرين سفينة، أما الآن فإن سفناً كبيرة ترسل إلى الهند والي حدود أثيوبيا، وتستورد منها إلى مصر أغلي البضائع، ثم تصدر من مصر إلى سائر البقاع الأخرى... [٥٩]"

أسطول البطالمة

أولاً: الأسطول الحربي:

كان الهدف الرئيسي للسياسة الخارجية التي نهجها البطالمة الأوائل هو المحافظة علي استقلال مصر التام، وضمان قيامها بالدور الأول في العالم الهيللينستي في حلبـــة السياسة ومضمار الاقتصاد[٦٠]، وكانت متطلبات هذا الاستقلال، وضمانات القيام بهذا الدور تتمثل أولاً في السيطرة علي كافة الطرق المؤدية إلى مصر، وأن هذا العمل الضخم، لابد لتحقيقه من أسطول قوي يكون دائماً علي أهبة الاستعداد. وحيث أن مصر لا تمتلك هذا الأسطول فهي بلد تقتصر مواردها الطبيعيـــة دون الوفـــاء بمـــا يستلزمه بناء السفن، فلابد إذاً من استيراد الأخشاب والمعادن. فـــرأي البطالمـــة أن الوسيلة الوحيدة للحصول علي هذه الخامات هي الاستيلاء علي البلاد التي تنتجها.

مثل سوريا، وقبرص، وبعض أنحاء آسيا الصغرى[٦١] .ومن ناحية أخرى، فلابد من الأموال التي تتطلبها الأساطيل، وحيث أن ثروة مصر حينذاك كانت تتمثل في التجارة الخارجية، فكان لابد من ضمان انتظام هذه التجارة وتنظيمها وتوسيعها وتنشطيها[٦٢].

ولتحقيق هذا الغرض، سعي البطالمة الأوائل إلى السيطرة علي طرق التجارة في بحر إيجة وفي البحر الأحمر، كما سعوا إلى بناء إمبراطورية بحرية، وإلي أن تكون لهم السيادة البحرية. ولقد نجح البطالمة الأوائل في بناء هذه الإمبراطورية البحرية التي بلغت أوج اتساعها في عهد بطلميوس الثالث[٦٣] الذي سار علي النهج الذي رسمه جده بطلميوس الأول ولم يحد عنه والده بطلميوس الثاني، وهو نهج كان يستهدف المحافظة علي استقلال مصر وتأكيد السيطرة المصرية علي الطرق البحرية المؤدية إلى وادي النيل، والاستيلاء علي منافذ الطرق التجارية الوافدة من أواسط آسيا[٦٤].

فضلاً عن أن مصر ظلت تتمتع بسيادة البحار في فترات طيلة عصر البطالمة الأوائل تقريباً، حيت بدأ الضعف والوهن يدب في أوصال إمبراطوريتها البحرية، وبدأت سيادتها في الزوال منذ بداية حكم بطلميوس الخامس "إيفانيس" وحتى نهاية عصر البطالمة[٦٥].

والواقع أن خلفاء الاسكندر الأكبر تنافسوا منذ بداية العصر الهيللينستي تنافساً شديداً في بناء الأساطيل الحربية وتجهيزها تجهيزاً كاملاً[٦٦].ويؤكد ذلك قول "تارن""أن السفن الحربية العظيمة كانت ظاهرة هيللينستية خالصة"[٦٧] وذلك أيضا ماجعل بريو (Preaux) تصف التنافس في التسليح البحري بين "انتيجونوس" (Antigonos) (ملك مقدونيا واليونان) وأسرة البطالمة، بأنه كان يشبه التسليح البحري الذي نراه بين الدول الكبرى في عصرنا هذا[٦٨].ولا أدل علي ذلك من أن بطلميوس فيلادلفوس بلغ من اهتمامه بأسطوله انه ذاع صيته بين ملوك عصره كأكبر "بناء للسفن" بل أنه فاق كل معاصريه من الملوك الهيللينستيين في الاهتمام بأسطوله

البحري[٦٩] وكان سلفه بطلميوس الأول "سوتير" هو واضع الأساس في بناء هذه القوة البحرية الهائلة التي أخذت تنمو علي أيام خلفائه نمواً مذهلاً، وقد بلغ من اهتمام هذا الملك بأسطوله الحربي أنه أطلق عليه معاصريه لقب "أمير السفن"[٧٠].

وفي موقعة "سلاميس" (Salamis) التي دارت رحاها عام ٣٠٦ ق.م بين بطلميوس الأول وشقيقه (منلاوس) حاكم قبرص (Cyprus) من ناحية وبين انتيجونوس وأبنه ديمتريوس (Demetrius) من ناحية أخرى، والتي انتهت بهزيمة بطلميوس الأول هزيمة نكراء، وضياع الأسطول البطلمي كله تقريباً[٧١]. ويخبرنا "ديودوروس" بأن عدد سفن بطلميوس الأول، كان ١٤٠ سفينة[٧٢] كما يذكر "بلوتارخوس" أن بطلميوس كان تحت إمرته هو وأخيه منلاوس ما يربو علي مائتي سفينة[٧٣].

وفي عام ٢٨٣ق.م لعبت الأقدار دوراً هاماً في حياة بطلميوس الأول إذ عادت إليه سيادته البحرية مرة أخرى[٧٤]

أما أسطول ثاني ملوك البطالمة بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) فقد حدثنا عنه كل من "اثينايوس" (Athenaeus) [٧٥] و"أبيانوس" (Appianus) [٧٦] ويروي الأول أن عدد السفن البحرية الكبيرة لدي هذا الملك قد بلغ ٣٣٦ سفينة، وأنه كان يمتلك أربعة آلاف سفينة أخرى كانت ترسل إلى الجزر والمدن الخاضعة له في شرقي البحر المتوسط، كما كانت ترسل إلى الشاطئ الليبي. بينما يحصي لنا "أبيانوس" قطع الأسطول فيقول: "أن فيلادلفوس كان يمتلك ألفين من سفن النقل والسفن الصغيرة، وألفاً وخمسمائة سفينة من السفن الحربية الكبيرة، وثمانمائة سفينة فخمة بها حجرات عديدة وقد زينت عند الصدر والعجز بالذهب الخالص، وكانت هذه مخصصة للملوك أنفسهم حين يشتركون في المعارك الحربية(!!!)"

ومما سبق يتضح لنا أن مجموع قطع أسطول فيلادلفوس قد بلغ- وفقاً لرواية اثينايوس- أربعة آلاف وثلاثمائة وست وثلاثون سفينة (٤٣٣٦)، بينما بلغ وفقاً لرواية ابيانوس – أربعة آلاف وثلاثمائة سفينة فقط، وواضح أن الرقمين متقاربان، ولكنهما من الضخامة بحيث يصعب تصديقهما[٧٧].

ونستطيع أن نستخلص مما سبق أن أسطول فيلادلفوس كان يتألف علي الأقل من أربعة فئات من السفن وهي:

١- فئة لخوض المعارك (سفن عسكرية/حربية).

٢- فئة لحماية ممتلكات مصر الخارجية(سفن حراسة).

٣- فئة لنقل الجنود والرسائل والمواد الحربية والغذائية (سفن نقل).

٤- فئة لنقل الملك وحرسه وحاشيته(سفن ترفيه/ للفسحة).

ومن الجائز أنه كانت توجد فئة خاصة لتأمين طرق الملاحة أو انه كان يعهد بهذه المهمة إما الفئة الأولى أو الثانية[٧٨].

ولقد كان لدي بطلميوس الرابع "فيلوباتور" (Philopator) (٢٢١-٢٠٥ق.م) سفينة تحتوي علي أربعين صفاً من المجدفين، ويبلغ طولها حوالي ٢٨٠ ذراعاً، وكان تناسب أجزائها مدهشاً، وكانت مزينة بأشكال فخمة في المقدمة ومزخرفة بأكاليل من الزهور. وهذه السفينة كانت تحتوي علي أكثر من ثلاثة آلاف مجدف وعلي حوالي ثلاثة آلاف جندي، غير أن مصر في هذا العهد كانت قد فقدت سيادتها البحرية، وعلي ذلك فإن مثل هذه السفينة الجبارة لم تكن إلا مجرد سفينة استعراض صنعها ملك مريض يحب العظمة والفخفخة الجوفاء[٧٩].

وهناك العديد من الأدلة الأثرية التي تشهد بعظمة الأسطول البطلمي وتفوقه، من بينها لوحة من الفسيفساء(أنظر ملحق رقم ٣٢) عثر عليها في دلتا النيل، محفوظة الآن بمتحف الإسكندرية[٨٠] وقد صورت فيها الإسكندرية باعتبارها سيدة

البحار. فقد رمز إلى الإسكندرية بسيدة علي رأسها تاج بحري، وعلي كتفيها عباءة حربية، وفي يدها اليسرى علامة الانتصارات البحرية. ويري "روستوفتزف" أن هذا الأثر يرجع إلى عصر البطالمة الأواخر، وأنه منقول عن قطعة فنية أقدم عهداً من هذه الفسيفساء، وأن صاحب هذه القطعة الفنية كان واحداً من فناني مدينة الإسكندرية، أراد أن يعبر من خلالها عن المجد البحري الهائل الذي أحرزه البطالمة[٨١].

وهنا أيضاً لوحة من الفسيفساء (أنظر ملحق رقم ٣٣) عثر عليها في منزل روماني اكتشف بالقرب من مدينة "لبدة الكبرى" (Leptis Magna) ويعتقد "روستوفتزف" أنها تصور "الميناء الملكي"الذي كان يقع داخل الميناء الكبير "الميناء الشرقية اليوم" كما تصور مدخل قصر البطالمة، ويرجع هذا الأثر إلى القرن الثاني الميلادي، وهو منقول عن نموذج أقدم ربما يرجع إلى أيام البطالمة. وواضح أن الهدف من هذا الأثر هو التعبير عن السيادة البحرية للبطالمة[٨٢].

إنشاء الأسطول:

بعد ما أوردنا عن أساطيل البطالمة وإمبراطوريتهم البحرية، لنا أن نسأل سؤالاً مهما، وهو كيف انشأ البطالمة أساطيلهم؟

بداية يشير "روستوفتزف" إلى أن بطلميوس الأول قد اتخذ من الأسطول الذي تركه الاسكندر الأكبر في مصر بعد فتحها نواة بناء قوته البحرية، ولما كان هذا الأسطول غير كاف لتحقيق أغراضه، فقد سعي إلى تكوين أسطول أكبر من ذلك وأعظم[٨٣] لتحقيق ذلك فقد سلك طرقاً أربعة وهي:

أولاً: السفن التي كانت الدولة تبنيها علي نفقتها الخاصة:

ومن ميزانية رصدت خصيصاً لهذا الغرض،[٨٤] وإن كان يعوزنا الدليل المادي علي ذلك في عهد بطلميوس الأول "سوتير" (Soter)[٨٥]، ولكن نستنتج هذا من وثيقة بردية تعود إلى أيام الملك فيلادلفوس (٢٥١/ ٢٥٠ م.) تحوي أمراً موجهاً

من هذا الملك إلى وزير ماليته "أبوللونيوس" بأن يقطع عدداً كبيراً من الأشجار وذلك لبناء سفن حربية[٨٦].

وجاء فيها:

"من أبوللونيوس إلى ديمتريوس (Δημητριος)، تحية، أصدر الملك تعليمات بأن الأشجار المحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير".

ثانياً: السفن التي كان يستأجرها الملك:

فقد ورد عن "بوليبيوس" (Polybios) أن الملك البطلمي كان يستأجر جانباً من السفن ليخوض بها المعارك البحرية[٨٧]، ولم يكن ذلك أمراً غريبا، فقد كان الملك يستأجر المحاربين الذين يتقنون فناً معيناً من فنون الحرب[٨٨] فضلاً عن أن استئجار السفن والبحارة من المدن، وأحياناً استئجار وحدات بحرية من القراصنة، وكان أمراً متعارف عليه بين ملوك العصر الهيللينسني[٨٩].

ثالثاً: السفن التي كان يفرض علي الأثرياء من المواطنين إعدادها وتقديمها للملك:

وذلك وفقاً للنظام الذي ابتدعته أثينا (Athena)، وشاع خارجها في كل عصر واتبعه الاسكندر الأكبر نفسه في بناء أسطوله[٩٠]. ولدينا بردية[٩١] تعود إلى حوالي عام (٢٥٧ ق.م) خاصة بتطبيق هذا النظام في إحدى مدن الإمبراطورية البطلمية وهي مدينة "هاليكارناسوس" (Αλικαρνασσος)[*] وهذه البردية عبارة عن خطاب مرسل من "أبوللودوتوس" (Απολλοδοτος) أحد مرؤسي "أبوللونيوس" "الديويكيتيس"، وربما كان أبوللونيوس يشغل منصب "أويكونوموس" ملكي يقيم في كاريا[*](Caria) إلى وكيله خارميديس (Χαρμιδει) والذي من المحتمل أنه كان يقيم في الإسكندرية.

وكان هذا الخطاب يحوي تعليمات مـن أبوللونيـوس إلى شـخص يـدعي كسانثيوس (Ξανθιππος) أمر وكيلـه خارميـديس أن يحملـها إليـه[٩٢] و كسانثيبوس هذا كـان "تريـرارخيس (τριηραρχες)"[٩٣]، أي قائـد سـفينة "حربية"ثلاثية المجاديف" (τριηραρχει) فضلاً عن كونه رجلاً ثرياً مـن هـؤلاء الذين يقع عليهم عبء تجهيز وإعداد سفن للأسـطول البطلمـي. وكانـت هـذه التعليمات تتعلق بجمع الأموال اللازمة لإعداد وتجهيز سفينة حربيـة، مـن مدينـة هاليكارناسوس[٩٤] . إن كسانثيبوس نفسه كما يعتقد "فيلكن" (Wilcken) كـان مواطناً من هاليكارناسوس [٩٥] وربما كان مواطنا سكندرياً كما يرجح "إدجار" ناشر البردية، لكونه كان يقيم في الإسكندرية[٩٦]. ولو إن "فيكلن" لا يري تعارضاً بـين وجود كسانثيبوس في الإسكندرية وبين كونه مواطناً من هاليكارناسوس[٩٧]. ويستند في هذا إلى أن الضرائب التي تم جمعها في هاليكارناسوس لم تسـتخدم في مسـاعدة مواطني الإسكندرية وإعفائهم من الخدمة الإلزامية[٩٨].

ولكن "باجنال" (Bagnall) لا يقبل رأي "فيلكن" هذا ويري أن الضـرائب التي تم جمعها من مواطني هاليكارناسوس قد عادت في النهاية إلى الخزانة الملكيـة في إسكندرية[٩٩] وهو بذلك يتفق مع إدجار في أن كسانثيبوس كان مواطناً سكندرياً.

علي كل حال يتضح مما سبق أن هاليكارناسوس قد وقع عليها عبء إعـداد وتجهيز سفينة حربية للأسطول البطلمي، ويؤكد ذلك قول "فيلكن" بأن هذه المدينـة كانت إحدى المدن التابعة للإمبراطورية البطلمية، وأنها كانت خاضعة لعـبء الـ "Τριηραρχης" "أي تجهيز سفن حربية للأسطول الملكي" [١٠٠] إذ أن البطالمـة كانوا يعتمدون علي الخدمة الإلزامية في المدن اليونانية والفينيقية داخل إمبراطوريتهم، في إمداد جزء من أسطولهم بالسفن الحربية ولم يقتصر الأمر علي المدن اليونانية فقط، بل والمدن الإقليمية أيضا مثل الإسكندرية و نقراطيس (Naucratis) [١٠١]

ويؤكد "روستوفتزف" هذا الرأي بقوله:

"وكان النصيب الأكبر من التعهد بأداء هذه الخدمة-أي (Τριηραρχης) المتعلقة بالأسطول الملكي من مدن الإمبراطورية؛ المدن اليونانية والفينيقية"(١٠٢) ولكن لم يكن عبء هذه الخدمة تلقي علي كاهل تلك المدن وحدها فقد شاركتها المدن الإقليمية مثل الإسكندرية نقراطيس"(١٠٣) وذلك ما ذكره "باجنال" سابقاً(١٠٤) وأكد عليه "فيلكن" أيضا (١٠٥).

ولا شك في أن هذا العبء لم يفرض علي المصريين، ليس شفقة بهم وإنما لأنه لم يكن في وسعهم علي الأقل في عهد البطالمة الأوائل، الاضطلاع به بسبب فقرهم وقلة مواردهم مع كثرة الالتزامات الأخرى والتي أرهقهم البطالمة بها(١٠٦).

رابعاً: السفن التي كان البطالمة يستولون عليها من الجزر:

والتي يخضعونها لسلطانهم، فقد ذكر "روستوفتزف" أن البطالمة عندما سيطروا علي عصبة جزر بحر إيجة كان أسطول هذه العصبة يكون جزءاً هاماً من أسطول البطالمة(١٠٧).

كان هذا عن كيفية تكوين البطالمة لأساطيلهم، فماذا عن رجال الأسطول؟

لقد كان رجال الأسطول يتألفون من فئتين رئيسيتين:

١- فئة البحارة و المجدفين.

٢- فئة المحاربين(١٠٨).

أما الفئة الأولى: فقد كان المواطنون المصريون يشكلون الغالبية العظمي منها(١٠٩) بدليل ما جاء في قرار حجر رشيد (Rosetta Stone) الذي صدر في عهد بطلميوس الخامس إيبفانيس (Epiphanes) عام ١٩٦ ق.م بشأن إعفاء مزارعي المعابد وعبيدها من الخدمة في الأسطول(١١٠).

"συλληψιν των εις την ναυτειαν"

ويشير "بيفان" (Bevan) إلى أن كلمة "ναυτεια " وربما تشير إلى نوع من أنواع الخدمة الإلزامية الخاصة بالأسطول[١١١] ويبدو أن البطالمة لم يفرضوا هذه الخدمة الثقيلة على مزارعي المعابد وحدهم، وإنما علي الفلاحين المصريين عامة. ولما أراد الملك بطلميوس الخامس أن يتقرب من الكهنة المصريين ليسترضيهم، نظراً لظروف الثورات القومية واضطراب الأوضاع في وادي النيل، قرر إعفاء مزارعي المعابد من هذه الخدمة[١١٢] ويشير "السعدني" إلى استمرار الثورات الشعبية المصرية علي الرغم من كل الإغراءات والإعفاءات الملكية الواردة في هذا القرار،[١١٣] كما يشير إلى إكراه المصريين علي الخدمة البحرية، وذلك عقب ثورقم الأولى ضد بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) [١١٤] كما أن إحدى برديات "تبتونيس" التي ترجع إلى منتصف القرن الثالث ق.م تشير إلى هروب المحاربين والبحارة المصريين من الخدمة[١١٥] مما يدل علي أنهم كانوا يجبرون علي العمل في الأسطول البطلمي.

كما تشير إحدى البرديات التي تعود إلى العام السابع من حكم بطلميوس الثالث إلى أن البطالمة كانوا يلجئون إلى تجنيد البحارة والمجدفين من بين المحكوم عليهم بالسجن في جرائم مختلفة لأداء هذه الخدمة[١١٦] حيث جاء في هذه البردية أن طاقم إحدى السفن قد استاءوا من إلزامهم بالعمل في أحد المحاجر لفترة أطول من المتفق عليه[١١٧].وكما هو معروف فإن البطالمة كانوا يستخدمون المساجين في العمل في المحاجر والمناجم[١١٨].

أما الفئة الثانية: وهي فئة المحاربين، فمن المحتمل أنها كانت تؤخذ من المواطنين المصريين، وبالتحديد طبقة المحاربين الذين كان يطلق عليهم اسم "ماخيموي" [١١٩] وذلك استناداً إلى ما جاء لدي المؤرخ الإغريقي "باوسانياس" (Pausanias) عن حرب "خرمونيدس" إذ يقول أن أمير البحر البطلمي "باتروكلوس" (Patroclos)

طلب إلى الإسبرطيين مهاجمة أنتيجونوس من الأمام ليقوم هو بمهاجمتهم من الخلف، لأنه ليس من الإنصاف لرجال أسطوله المصريين منازلة المقدونيين في البر[١٢٠] ولكن "نصحي" لا يقبل رواية "باوسانياس" التي يعزوها إلى باتروكلوس، وذلك لعدة أسباب منها:

١- أن البطالمة الأوائل لم يثقوا في كفاءة المصريين الحربية ومقدرتهم علي منازلة المقدونيين، ومن ثم لم يعتمدوا عليهم في تكوين جيوشهم. فكيف إذاً يعتمدون عليهم في تكوين قواتهم المحاربة البحرية؟

٢- إن ما عزاه "باوسانياس" إلى "باتروكلوس" يدل دلالة قاطعة علي عدم ثقة البطالمة وقوادهم في كفاءة المصريين الحربية. فكيف إذا كونوا جنود أسطولهم وهم لا يثقون في كفاءتهم الحربية؟

٣- إنه حتى في موقعة رفح (عام ٢١٧ ق.م) لم يعتمد بطلميوس الرابع فيلوباتور علي المصريين إلا مضطراً حين كانت المخاطر تحف بهم ولم يكن في وسعه تجنيد عدد كاف من المقدونيين والإغريق، ولم نعرف أن أحداً من البطالمة الأوائل اضطرته الظروف إلى الاعتماد علي المصريين في تكوين القوات البحرية، بل أن بطلميوس الرابع حين اقدم علي الاعتماد علي المصريين وصف القدماء عمله هذا بأنه "بدعة خطيرة" مما يقطع بأن أحداً من أسلافه لم يسبقه إلى ذلك.

لكل ما سبق فإن "نصحي" يستبعد أن يكون البطالمة الأوائل قد اعتمدوا علي المصريين في تكوين جنود الأسطول[١٢١] والرأي المرجح هو أن الغالبية العظمي من الجدفين والبحارة في الأسطول كانوا من المزارعين والعمال، أما المحاربون فكانت غالبيتهم العظمي من المقدونيين والإغريق ومن هم علي شاكلتهم[١٢٢] ويؤيد هذا الرأي ما جاء عند المؤرخ ديودروس الصقلي، بأن بطلميوس الأول بعد أن انتصر

علي عدوه اللدود انتيجونوس في معركة غزا عام ٣١٢ والتي كان يقود قوات انتيجونوس فيها أبنه ديمتريوس، ضم أسري الحرب الذين وقعوا في قبضته إلى وحدات بالأسطول[١٢٣] كما تشير إلى ذلك أيضا بردية تعود إلى العامَ ١٥٩ ق.م توضح لنا أن رجالاً من الجزر اليونانية عملوا كمحاربين في الأسطول[١٢٤].

ولقد وزع البطالمة أسطولهم البحري في شكل وحدات– علي موانيهم الهامة مثل الإسكندرية وقبرص وسلاميس وثيرا وربما قورينة ، حين كانت جزيرتا ساموس ،وكوس (Cos) في حوزة البطالمة، كان جزء من الأسطول البطلمي يرابط بها[١٢٥]. فضلاً عن وجود أسطولاً بحرياً مرابط علي البحر الأحمر لحمايته من القراصنة[١٢٦] وربما أبقت أيضاً عل أسطول صغير من الزوارق يجوب البحر الإيجي كقوات من الشرطة[١٢٧] وكانت كل وحدة من هذه الوحدات بكل ميناء من الموانئ تشمل مختلف أنواع السفن[١٢٨] وكان علي رأس كل وحدة قائد عام يحمل لقب "ناوارخوس" (Ναυαρχος)، ولكن من المحتمل أن نفس اللقب كان يحمله قواد وحدات الأسطول (Ναυαρχιαι).

وفي القرن الثاني ق.م قام حاكم قبرص بضم "الناوارخوس" تحت قيادته[١٢٩] وكان يعمل تحت قيادة "الناوارخوس" أمراء السفن التي تضمها الوحدة، وسمي كل منهم "تريراخوس" (Τριηραρχος) [١٣٠]، ويري "باجنال" أن هذه المهمة كان يتم الترشيح لها كخدمة إلزامية تزود بها السفن من المدن اليونانية خارج وداخل مصر[١٣١] وهذا ربما يرجح الرأي القائل بأن المهام المتواضعة في أسطول كان يقوم بها المصريون، أما المهام الرفيعة فكان البطالمة يعتمدون فيها علي مواطنو المدن الإغريقية سواء خارج مصر أو داخلها.

ومن غير المستبعد أن "التريرارخوس" كان له مساعد يسمي "هيبوتريرارخوس" (Υποτριηραρχος) [١٣٢] ففي بردية "زينون" سابقة الذكر

نعلـــم أن المـــدعو كســـانثيبوس كـــان "تريرارخـــوس" للســـفينة المرابطـــة في هاليكارناسوس(١٣٣) وأيضاً في بردية "بيتري" سابقة الذكر أيضاً، نجـــد أن مرســـل الخطاب يعزو تحمل أفراد طاقم السفينة الذين يعملون في المنجم، للعمل لفترة أطول من المتفق عليها، رغم استيائهم من هـــذا إلا أن قائـــد ســـفينتهم الحربيـــة، الـــ "Τριηραρχηει"، غير موجود(١٣٤) كما أن هناك بردية أخرى تعود إلى فتـــرة حكم بطلميوس الثالث (٣٩- ٢٤٠ ق.م) ثبت فيها أن مساعد قائـــد الســـفينة" (Υποτριηραρχος) " "حورس" أعطى بعض الغنائم المستحقة (λεια) لامرأة مات زوجها في الخدمة العسكرية(١٣٥) وبردية أخرى من "تبتونيس" جاء في حســـاب صاحب مصرف خاص بالمعاملات اليومية انه سجل علي حساب شـــخص يـــدعي "سيماريستوس" (Simaristos) كمديونية، وهذا الشخص يعمل كقائد لســـفينة حربية "Τριηραρχει "(١٣٦).

السفـــن التجاريـــة

أولاً : في عصر البطالمة:

اهتم البطالمة اهتماماً شديداً بتجارة مصر الخارجية، فبذلوا قصارى جهـــدهم لتنميتها وتنشطيها؛ ذلك لأن التجارة الخارجية كانت تمثل مورداً من أهم مـــواردهم المالية(١٣٧) وكانت قوة البطالمة سواء في مصر أو خارجها تعتمد بشكل كـــبير علـــي رخائها الاقتصادي، وهذا الرخاء هو الذي أعانهم علي بناء قوتهم العسكرية في الـــبر والبحر(١٣٨).

ولقد امتدت علاقات مصر التجارية – خارج نطاق إمبراطوريتها إلى نواحي ثلاث:

١- ناحية بحر إيجة والبحر الأسود.

٢- ناحية الغرب والشمال الغربي.

٣- ناحية الجنوب والشرق(١٣٩).

أولاً: ناحية بحر إيجة والبحر الأسود:

لقد كانت الصلات التجارية بين مصر والإغريق قائمة منذ زمن بعيد، وذلك حين سمح لهم الملوك الفراعنة في القرن السابع ق.م بالإقامة علي أحد مصبات النيل الشرقية.

وكذلك حين جمع الملك أحمس الثاني في القرن السادس ق.م الجالية الإغريقية كلها في "نقراطيس" في غرب الدلتا [١٤٠] وهي مدينة زارها الإغريق بلا شك من قبل، ولكن ازدهارها يرجع إلى هذا التاريخ، وكانت نقراطيس مؤسسة تجارية طالما قصدها الأجانب علي الرغم من أن عصرها الزاهر كان علي الأرجح في القرن السادس ق.م إلا أنها احتفظت بكيانها طوال العهد الفارسي، ولم يندثر إلا في القرن الثالث ق.م[١٤١] وذلك حين فقدت أهميتها أمام الإسكندرية التي خلفتها في العظمة[١٤٢] ويؤكد ذلك قول "نصحي" "وقد انتقص تأسيس الإسكندرية من الأهمية التجارية التي كانت تتمتع بها نقراطيس"[١٤٣]. وكانت الإسكندرية الطريق لنقل منتجات مصر بل ومنتجات أفريقيا وبلاد العرب إلى البحر المتوسط[١٤٤] فقد نجح البطالمة في جعل عاصمتهم الإسكندرية أهم مدينة تجارية في عالم ما بعد الإسكندر الأكبر بأسره فكان التجار يفدون إلى هذا الميناء المزدهر في جماعات كبيرة حيث يعقدون الصفقات مع التجار الأجانب[١٤٥].

ولاشك في أن تأسيس مدينة الإسكندرية قد أحدث ثورة في مسار التجارة البحرية، فقد أصبحت هذه المدينة الجديدة، المقر الرئيسي لتجارة الهند في عصر "فيلادلفوس" وصارت في ذلك الوقت من أغني دول العالم، فكانت هي التي تمون كل موانئ البحر المتوسط، إذ كانت اليونان وروما، وآسيا وأفريقيا يأتون إلى أسواق الإسكندرية للحصول علي تموينهم[١٤٦] وكانت الحبوب أهم سلعة صدرتها مصر إلى هذه الأسواق، ولكنها لم تكن السلعة الوحيدة، فقد صدرت مصر سلعاً أخرى بعضها

محلياً وبعضها الآخر يأتيها من الجنوب والشرق لتعيد هذه تصديره[١٤٧]. كذلك كانت مصر تستورد من هذه السوق سلعاً شتى، كالنبيذ وزيت الزيتون والصوف والعسل والسمك والمجفف والفاكهة والجبن والمرمر والحديد والقطران[١٤٨].

وفي شرق البحر المتوسط، كانت رودس (Rhodes) تحتفظ مع الإسكندرية منذ تأسيسها زمن الاسكندر، بروابط قوية من الصداقة والمصالح التجارية المتبادلة، وذلك حين اتخذ "كليومينيس" (Kleomenes) له مكاتب ومخازن في رودس، كان لها دور فعال في إدارة شبكته التجارية. واستمرت هذه العلاقات قوية طيلة القرن الثالث ق.م[١٤٩].

وكذلك كانت هناك علاقات تجارية بين مصر و ديلوس (Delos) وذلك منذ القرن الثاني ق.م حين ظهرت روما فجأة علي ألها القوة المسيطرة في حوض البحر المتوسط، وانتهجت سياسة التوسع والسيطرة في الشرق وتطبيقاً لهذه السياسة الجديدة، لم تعد روما تتحمل استمرار وجود رودس مزدهرة ومستقلة، وفي نفس الوقت لم ترغب في اللجوء إلى استخدام القوة ضد جزيرة قوية نائية ولكنها حققت هدفها عن طريق الضغط علي الدول الأخرى لتوقف تعاملاتها التجارية مع رودس وتنقلها إلى ديلوس، وكانت الإسكندرية من المراكز التجارية الهامة التي تعرضت للضغط من جانب روما، واستجابت له، فنقلت متاجرها ومخازنها من رودس إلى ديلوس[١٥٠]ولدينا من الأدلة ما يشير إلى العلاقات التجارية بين الإسكندرية و ديلوس ومنها تمثالان أقامهما بطلميوس الثامن "يورجيتيس الثاني" تكريماً لاثنين من كبار الموظفين في هيئة وصفت بألها جمعية الكبار (Koinon Presbuteron)، وأيضاً إيصالاً بالمال دفعته هذه الجمعية نجهل الهدف من دفع هذا المال، إلا إننا لا نستبعد أن هذه الجمعية كانت لملاك السفن أو للتجار السكندريين[١٥١].

ثانياً: ناحية الغرب والشمال الغربي:

كانت مصر البطلمية، هي الدولة الهيللينستية الوحيدة التي أنشأت علاقات رسمية مع روما الناهضة، والتي ظهرت كقوة مؤثرة في حوض البحر المتوسط، وعقدت معها معاهدة عام ٢٧٣ ق.م علي اثر سفارات وبعثات من الجانبين. ويبدو أن أحد أهداف هذه السفارات كان يرمي إلى تنمية العلاقات التجارية بين البلدين[١٥٢].

كذلك أنشأ فيلادلفوس علاقات ودية مع سراقوسة أدت إلى قيام علاقات اقتصادية بنيهما[١٥٣].

فضلاً علي العلاقات الوطيدة بني مصر و قرطاجنة قبل الحرب البونية الأولى وبعدها علي السواء[١٥٤].

ثالثاً: ناحية الجنوب والشرق:

لقد بذل البطالمة جهوداً كبيرة لتنمية التجارة مع الشرق وكان البحر الأحمر قد طهر من القرصنة وأنشئت المعاقل التجارية علي ساحلية، ونقل البطالمة الروائح العطرية والتوابل من بلاد العرب إلى الإسكندرية[١٥٥].

وكانت تجارة الشرق تسلك ثلاث طرق رئيسية في سبيلها إلى البحر المتوسط.

١- طريق الشمال:

وكان يتجه من أواسط آسيا إلى بحر قزوين والبحر الأسود والبسفور والدردنيل.

٢- طريق الوسط:

وكان أهمها جميعاً خلال القرن الثالث ق.م، ويمتد من الهند إلى سليوكيا ومنها إلى دمشق وصور أو إلى إنطاكية[١٥٦].

٣– طريق الجنوب:

وكان يأتي من الهند عن طريق البحر إلى الموانئ التي تقع في جنوب أو جنوب شرق بلاد العرب، حيث كانت السفن الهندية تفرغ حمولتها هناك، وذلك لأن هذا الطريق كان يقع تحت سيطرة العرب، ولم يكن العرب يسمحون للأسطول الهندي بدخول باب المندب[١٥٧].

وكانت هذه التجارة تأخذ طريقها إلى الشمال عن طريقين:

الطريق الأول: هو الطريق البحري بمحاذاة الشاطئ الأفريقي أو بمحاذاة شاطئ بلاد العرب، حتى أقصى الشمال في البحر الأحمر[١٥٨].

والطريق الثاني: وهو الطريق البري القديم، والذي كان يعرف "بطريق البخور" وكان يمر بسبأ ومعين ويثرب (المدينة حالياً) والعلا = (Dedam) وأيلة (العقبة) ثم إلى البتراء[١٥٩].

ثانياً : في عصر الرومان:

لقد نشأت تجارة ضخمة في العصر الروماني استجابة لحاجيات التجارة العالمية آنذاك، وهي تجارة لم يعرف لها مثيل من قبل، وما من شك في أن الإمبراطورية الرومانية التي وحدت العالم القديم ويسرت الانتقال من إقليم إلى إقليم كانت من أكبر أسباب ازدهار التجارة العالمية[١٦٠] هذا إلى جانب استفادة التجار من سياسة الاقتصاد الحر وتشجيع الاستثمار الفردي التي سار عليها الرومان لذلك فقد ازدهرت في الإمبراطورية الرومانية واستفادت مصر من نموها وساعد علي ذلك موقع مصر المتوسط في دائرة الإمبراطورية الرومانية إلى جانب وجود عدد كبير من الموانئ الصالحة للملاحة علي كل من البحرين المتوسط والأحمر[١٦١] فضلاً عن أن موقع البحر المتوسط نفسه في قلب العالم المتحضر، أدى إلى اتساع وتنوع التجارة عبر البحار بالنسبة للعالم اليوناني – الروماني، وكانت السفن تبحر عبر البحر المتوسط

من ميناء إلى آخر محملة بكل شيء، من الجواهر إلى السجاد ومن القماش الحريري إلى كميات ضخمة من العنبر[١٦٢] لذا فقد أصبحت الإسكندرية أكبر مركز تجاري في العالم بأسره[١٦٣] وقد استفادت مصر من التجارة وخصوصاً من التجارة الشرقية[١٦٤].

ويصور لنا الجغرافي "سترابون" مدى ازدهار التجارة الشرقية بقوله كما أشرنا في موضع سابق"إن السفن التي كانت تسير في البحر الأحمر والتي لم تتعد الخليج الفارسي لم تكن تزيد علي عشرين سفينة أما الآن فإن الأساطيل الكبيرة تسير إلى الهند وإلى أقصى حدود أثيوبيا، وتعود منها محملة إلى مصر بأغلى البضائع ثم توزع منها إلى سائر البلاد"[١٦٥]. ولا أدل علي ازدهار حجم تجارة الهند الشرقية من قول سترابون أيضاً "بأن تجار الإسكندرية كانت لديهم مائة وعشرون سفينة تعمل في تجارة الهند الشرقية"[١٦٦] ويدل قول سترابون هذا علي أن عدد السفن قد زاد ستة أضعاف عن ذي قبل ولم تقتصر الزيادة علي عدد السفن فحسب بل أن حجم السفن نفسها زاد كثيراً وأصبحت السفن المستخدمة في البحار الشرقية ذات أحجام اكبر وقدرة أعلى[١٦٧].

ومن الأسباب التي أدت إلي زيادة حجم التجارة الشرقية بل والجنوبية أيضاً.

أولاً: اكتشاف الرياح الموسمية في المحيط الهندي حوالي القرن الأول ق.م –كما ذكرنا سابقاً– فلقد أعان هذا الاكتشاف بحارة الإسكندرية أن يتخذوا طريقاً مباشراً عبر المحيط بين مخرج البحر الأحمر الجنوبي ومصب نهر السند و ملبار (Malabar) بدلاً من السير بسفنهم بحذاء الساحل[١٦٨] وبشكل عام فقد أدى هذا الاكتشاف إلى سرعة السفر بحيث اصبح ممكناً إتمام الرحلة بين مصر والهند ذهاباً وإياباً في العام نفسه، وهو ما لم يكن ممكناً من قبل[١٦٩].

ثانياً: اهتمام بعض الأباطرة الرومان بهذه التجارة، بل لقد كان لأغسطس ما يمكن أن نسميه بسياسة البحر الأحمر. وتتلخص في تأمين الموانئ المصرية الواقعة عليه، ولذلك وضع ميناء بيرينيكي (Berenice) (الحراس) تحت إمرة قائد يحمل لقب قائد بيرينيكي (Praefectus Berenices) أو قائد جبل بيرينيكي (Praefectus Montis) وكان يتولي إدارة المنطقة والإشراف علي مناجمها ومحاجرها بمساعدة مشرف (Procurator) إلى جانب قيادة الحاميات التي وضعت لحراسة هذه المناجم وتأمين الطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحمر وما فيها من آبار وصهاريج[١٧٠] فضلاً عن الحملة التي أرسلها إلى اليمن سابقة الذكر بقيادة أيليوس جاللوس.

وكانت السفن التجارية تسير عادة في حراسة سفن مسلحة تسليحاً جيداً لدفع خطر القراصنة عنها[١٧١] ومنها الأسطول الذي وضعه تراجان (Trajan) (٩٨- ١١٧) [١٧٢] وكان هناك ثلاث موانئ رئيسية تبدأ منها السفن رحلتها البحرية ومنها:-

١- ميناء "أرسينوي" علي رأس خليج السويس.

٢- ميناء "ميوس هورموس" في منتصف الطريق.

٣- ميناء بيرينيكي في أقصى الجنوب.

وكان كل من أرسينوي و بيرينيكي بهما رياح شديدة، ومياههما ضحلة مما كان يسبب قلقاً شديداً للسفن. لذلك فقد أصبحت ميوس هورموس تدريجياً الميناء الرئيسي [١٧٣].

ويمكننا القول أن التجارة الشرقية ازدهرت ازدهاراً كبيراً خلال القرن الأول الميلادي، ودليلنا علي ذلك شكوى بليني (Pliny) من أن هذه التجارة (الشرقية) استنزفت أموال الإمبراطورية الرومانية[١٧٤].

واصلت التجارة الشرقية نموها وازدهارها في القرن الثاني الميلادي، وساعد علي ذلك شق الطريق البري الهام الذي ربط بين أيلة علي رأس خليج العقبة وبين دمشق ماراً بالبتراء وبصري[١٧٥] فضلاً عن اهتمام الإمبراطور "تراجان" بتنظيف وإنعاش القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر والتي سميت فيما بعد باسم "نهر تراجان" (Trajan's River)، ولقد حملت هذه القناة الكم الأكبر من الحركة التجارية إلى إسكندرية[١٧٦] وكانت تمر من أقصى شرق فرع النيل عبر البحيرات المرة إلى أرسينوي علي البحر الأحمر[١٧٧] وكانت قادرة علي أن تستوعب أضخم السفن التجارية[١٧٨] وكذلك شق "تراجان" خليجاً بدأ من مدينة منف (البدرشين حالياً) ماراً بمدينة "بوباسطيس" (Bubastis) وفاقوز (فاقوس) كانت السفن تسير فيه حتي بحيرة المنزلة ومنها إلى بلوزيوم (بورسعيد) ومنها إلى البحر المتوسط[١٧٩] فضلاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنها إلى البحر الأحمر[١٨٠].

ويبدو أن التجار الرومان كانوا أهم التجار الذين شاركوا في التجارة الشرقية. فقد كان هناك شركات نقل تقوم بنقل السلع من قفط إلى موانئ البحر الأحمر ومن هذه الموانئ تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومان، ولم يكن أغلب هؤلاء التجار يقيمون في موانئ البحر الأحمر وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين[١٨١] وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير، والأدوية، والنبيذ، واليانسون، والخشب، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع[١٨٢] ويبدو أن التجار الرومان كانوا يجنون ثروات طائلة من وراء اشتغالهم بهذه التجارة، ويؤكد ذلك قول بليني:

"بأن السلع الشرقية كانت لا تصل إلى روما إلا بعد أن يتضاعف ثمنها مائة مرة، وأن الهند كانت تأخذ كل عام ما لا يقل عن ٥٠ مليون سيستركيس (Sesterces) في مقابل بضائع تباع لنا بأثمان تبلغ مائة ضعف ثمنها الأصلي"[١٨٣].

الأنونا (Annona)

لقد كانت مصر أغني ولايات الإمبراطورية الرومانية وأهمها استراتيجياً وتجارياً، فقد كانت هي وولاية إفريقية تمد الإمبراطورية بحوالي خمسة ملايين مكيال روماني من القمح وهو ما يعادل ثلث الكمية التي يستهلكها الشعب الروماني سنوياً[١٨٤] ولقد اهتم الأباطرة الرومان اهتماماً شديداً بعملية نقل الأنونا وخاصة الأنونا العسكرية (Cara Annona). وكانت الأنونا ترسل من مصر صيفاً وشتاءاً، ولما كان الإبحار شتاءاً فيه مخاطر كبيرة ،فقد أجزل الأباطرة الرومان العطاء لقباطنة السفن، وذلك لحثهم وتشجيعهم علي الإبحار شتاءاً، وبالطبع لم يكن الإبحار شتاءً مستحيلاً بشكل مطلق ولكن التاجر العادي كان يخشي المجازفة بإلقاء نفسه في أحضان المياه العاصفة[١٨٥] وكان أمل روما في الاعتماد علي القمح المصري كبيراً، فقد ذكر أوريليوس فيكتور (Aurelius Victor) المؤرخ الذي كان يشغل وظيفة حاكم بانونيا (Banonnia) عام ٣٦٠م والذي كتب تاريخ الإمبراطورية من أغسطس حتى قسطنطين الثاني (Costantinus II) (٣٥٣ – ٣٦٠) "إن روما كانت تحصل من مصر في بداية عصر أغسطس علي ما يعادل مليون إردب قمح بالمعيار المصري سنوياً" بل إن اعتماد الرومان علي القمح بدأ منذ أيام البطالمة، وقد أدى تدفق القمح المصري الجيد والرخيص إلى كساد زراعة القمح في إيطاليا حيث لجأ الفلاحون الإيطاليون إلى استبدال مزارع القمح بمزارع الكروم[١٨٦] ولهذا كتب المؤرخ" تاكيتوس" (Tacitus) بأسلوب ساخر عن انتهاء عصر اعتماد روما علي ما تنتجه من القمح وبداية الاعتماد وعلي القمح المصري وقال بالحرف الواحد "إن

روما لم يصبها الجدب، لكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن"[١٨٧].

أنواع السفن:

في عصر البطالمة تنوعت طرز السفن في أسطول البطالمة الحربي والتجاري، ولا شك أن هذه الطرز كانت معروفة في العالم الهيللينستي كله، وكانت لها أشباه ونظائر في أساطيل معاصريهم ملوك الدولة الهيللينستية الأخرى[١٨٨].

أولاً: سفن القتال:

كانت سفن القتال مختلفة الأنواع والأحجام أهمها:

١– "باريديس" (Barides) ويبدو أن هذا الطراز قد استخدم منذ القرن الخامس ق.م.

٢– "الموبارونيس" (Myoparones) وهذا النوع من السفن استخدمه كل الملوك في العصر الهيللينستي في البحر المتوسط خلال القرن الأول ق.م، وشاع استخدامه أيضا بين القراصنة، وهو اكثر اتساعاً من سفن القتال الأخرى.

٣– "بريستيس" (Pristes) وشاع هذا النوع عند الإغريق في القرن الأول ق.م ونقله عنهم الملوك الهيللنستيون والاسم يعني "سمكة القرش ذات السيف"[١٨٩].

٤– "لمبوس" (Lembos) وهو نوع صغير من سفن القتال وهو أشبه بالمراكب المقاتلة، وعرف أول ما عرف في "الليريا" ببلاد الإغريق في القرن الثالث ق.م وكان يستخدم أساساً للهجمات السريعة الخاطفة، كما استخدم في أعمال القرصنة.

٥- "لينينكولوس" (Leninkulos) وهو نوع آخر من سفن القتال الصغيرة، شاع استعماله أواخر العصر البطلمي، قد أطلق هذا الاسم من باب التعميم علي كل سفن الحرب الصغيرة.

٦- "كامارا" (Camara) وهو نوع خفيف من سفن القتال شاع استعماله في البحر الأسود بصفة خاصة خلال القرن الأول ق.م.

٧- "أكاتوس" (Akatos) وقد عرفت هذا النوع جميع الأساطيل القديمة في العصر الهيلينستي ثم في العصر الروماني، ويبدو أن كلمة "أكاتوس" كانت تطلق علي القوارب ذات الحجم الصغير بصفة عامة.

٨- "كيلوكيس" (Keloces) وهي من ذلك النوع من السفن الصغيرة السريعة، وكانت تسمي لخفتها وسرعتها الفائقة "خيل السباق" وكانت مهمتها الرئيسية هي نقل التقارير و الأوامر علي وجه السرعة إلى حيث ينبغي لها أن تنقل، كما كانت تستخدم لنقل ضباط الرتب المختلفة من مكان إلى مكان. فضلاً عن استخدام هذا النوع في العصور القديمة فقد ظلت مستعملة في العصر الهيلينستي والرومان[١٩٠].

ثانياً: السفن التجارية:

ولقد كان هناك العديد من السفن التجارية المختلفة الأشكال والأحجام ومنها:-

١- "الكركوروس" (κερκουρος) وكانت تستخدم في القتال وفي الأساطيل التجارية معاً، وقد شاع استعماله في البحر المتوسط ابتداءً من أوائل القرن الخامس ق.م إلى منتصف القرن الأول ق.م. غير أن سفن القتال من هذا النوع كانت اصغر حجماً من السفن التجارية[١٩١].

ولكن يبدو أن هذا النوع من السفن كان استخدامه للأغراض التجارية أكثر منه في الأغراض القتالية، بل يبدو أنها استخدمت بشكل رئيسي علي نطاق واسع في النقل النهري أكثر منه في النقل البحري؛ وذلك لأن العديد من البرديات ذكرت هذا النوع من السفن علي أنه كان يستخدم في النقل النهري، منها بردية "مؤن" (Moen) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م والتي جاء فيها أن شخصاً يدعي هيراكليتوس (Ηρακλειτος) كان يملك مركباً من هذا النوع[١٩٢].

هناك العديد من المراكب المختلفة كانت تبحر عبر نهر النيل وأن مراكب "الكركوروس" كانت أكبرهم، وأنها استخدمت لنقل الغلال إلى الإسكندرية[١٩٣].

٢- "كوربيتا" (Corbita) ويتميز هذا النوع من السفن بكبر حجمه وكانت تجوب البحر المتوسط خلال القرنين الثاني والأول ق.م. [١٩٤] وكانت ذات شراع واحد، وتسير ببطء شديد حتى أن "بلاوتوس" (Plautus) يصف زوجين من السلاحف بأنهما يسيران أبطأ من سفن "الكوربيتا" “tardiores quam corbitae sunt in tranquillo mari” [١٩٥]

٣- "كوبايا" (Kybaea) هذا النوع من السفن شاع استعماله خلال القرن الأول ق.م[١٩٦].

٤- "جاولوس" (Gaulos)وهذا النوع استخدمه الفينيقيون في رحلاتهم التجارية ابتداءاً من القرن السادس إلى أواخر القرن الثالث ق.م [١٩٧] ولا يستبعد أن يكون البطالمة قد قلدوهم في هذا الميدان[١٩٨].

٥-"ثالاميجوس" (Thalamegos) هو نوع بناه البطالمة من الاستعراض والأبهة والعظمة و يظهروا ثرائهم العريض، ولقد استخدموها في رحلاتهم علي صفحة النيل وهم يتنقلون بين الأقاليم، ومن هذا النوع سفينة "كليوباترا" الخاصة والموشاه بالذهب الخالص، سفينة فيلادلفوس(١٩٩)، وقد حدثنا "سترابون" عن هذا النوع من السفن قائلاً "بأنها مراكب ذات غرف يبحر عليها الحكام صاعدين إلى مصر العليا"(٢٠٠).

ولقد كان هناك أنواع من السفن، وخاصة الحربية منها يرمز إليها باليونانية بكلمات حركية لرقم متبوع بالنهاية (ηρης)(٢٠١) فمثلاً كان هناك أنواع من السفن تحمل الرقم (٥) أو (٦) أو (٧) و أول ذكر للسفن التي تحمل الرقم (٧) كان في أسطول "ديمتريوس" الذي كان يتولي قيادته هو ووالده "أنتيجونوس" في معركة "سلاميس" عام ٣٠٦ ق.م والتي انتصر فيها علي "بطلميوس الأول" (٢٠٢) فقد ذكر "ديودروس" أن أسطول "ديمتريوس" كان به عشرة سفن ذات الستة مجاديف، وسبعة بسبعة مجاديف.

"επτηρεις επτα φοινικων ..εξηρεις δικα"(٢٠٣).

بينما سفن أسطول خصمه بطلميوس الأول لم يكن به أنواع من السفن أكبر من ذات الخمسة مجاديف(٢٠٤) وذلك طبقاً لما ورد عند "ديودوروس" أيضا "بأن سفن بطليموس الأول كان أكبرها حجما ذات الخمسةً وأصغرها من ذات الأربعة(٢٠٥).

"ην η μεγιστη πεντηρης, η δ ελαχιστη τετρηρης"

ومن خلال قول "ديودروس" هذا يتضح لنا شئ هام وهو أن رقم السفينة كان يدل علي حجمها وإمكانياتها فمثلاً السفينة التي تحمل الرقم "٤" ذات حجم أصغر وإمكانيات أقل بينما السفينة التي تحمل الرقم "٥" تفوقها في الحجم والإمكانيات وكلما زاد الرقم كان هذا يعني زيادة في الحجم والإمكانيات،

والسرعة، حيث قوة وحرية حركة بقدر عدد المجاديف عليها، وكثرة البحارة العاملين فيها.

ويؤكد "كاسون" ذلك بقوله أن الانتقال من استخدام السفن التي تحمل الرقم "٤" للسفن التي تحمل الرقم "٦" ربما استغرق نصف قرن وربما أكثر من ربع قـــرن للانتقال من استخدام السفن "٦" للسفن "٧"(٢٠٦) وكذلك قول "ديودوروس" بأن أكبر أنواع السفن في أسطول "ديميتريوس" كان السفن التي تحمل الرقم "٧"(٢٠٧).

"τουτων δ ησαν αι μεγισται μιν επτηρεις"

ويذكر "ديودروس" انه كان لديه في مخازنه ٣١٥ سفينة من بينها ثلاث سفن تحمل الرقم "٩" وعشرة سفن تحمل الرقم "١٠" فضلاً عن السفن التي تحمل الـــرقم "٤" وعددها (٩٠) وكذلك التي تحمل الرقم "٥" وعددها عشرة بالإضافة إلى ثلاثة سفن من أنواع مختلفة.

"τετρηρεις μιν εννενηκοντα, πεντηρεις δε δεκα , εννηρεις δε τρεις, δεκηρεις δε δεκα, αφρακτοι δε τρια" (208)

ولكن أين كانت تلك السفن التي تحمل الرقم "٩" وكذلك التي تحمل الرقم ١٠ وهي كما قلنا تحمل أرقام تدل علي أنها أكثر تطوراً وأكبر حجماً من الســـفن التي تحمل أرقاماً اقل في معركة "سلاميس" والتي كانت اكبر سفن ديميريوس بها تحمل الرقم "٧" (٢٠٩)؟

يري "تارن" أن ديميتريوس لأسباب ما لم يأخذ تلك السفن إلى ساحة المعركة، من الممكن؛ لأن بطلميوس الأول لم يكن لديه سفن يزيد حجمها عن الســـفن الـــتي تحمل الرقم "٥" أو أن ديميتريوس شعر بأن السفن التي تحمل الرقم " ٦" والرقم"٧" التي لديه قد تفي بالغرض، كما أنه فضل أن يكثف من قوته علي تلك السفن بـــدلاً

من أن يوزعها علي وحدات من السفن العسكرية الضخمة مما يضعف من قوته البشرية(٢١٠).

ووصل حجم هذا النوع من السفن في عهد بطلميوس الثاني إلى نوع يحمل الرقم "٢٠" والرقم "٣٠" ويدل ذلك النقش يرجع إلى عهد ذلك الملك جاء فيه:-

"الملك بطلميوس من أجل بيرجوتيليس" (Pyrgoteles) بن "زيوس" "Zeos" باني الـ"الثلاثين" و"العشرين"(٢١١) كما وصلت في عهد بطليموس الرابع إلى النوع الذي يحمل الرقم "٤٠"(٢١٢). كما كان هناك أنواع من السفن تحمل أسماء السلع والمواد الأخرى التي تقوم بنقلها مثل:

١- ناقلات الغلال (Grain-Carries) (ολκαδες σιταγωγοι)

٢-ناقلات النبيذ (Wine-Carries) (ολκαδες οιναγωγους).

٣- ناقلات الأحجار (Stone-Carries) (λιθηγοι) . " أي حاملات البهائم (الثيران)، " عشرين".(*)

وهناك أيضاً سفن تحمل اسم السلعة التي تنقلها وكذلك تحمل رقماً مثل:-

Βουφορτων εικοσορων)(٢١٣)

٢- عصر الرومان:

لقد اشتمل أسطول الإمبراطورية الرومانية علي العديد من السفن ذات الأنواع والأحجام المختلفة ومن تلك الأنواع:-

١- السفينة التي وصفها "لوشيان" (*) (Lucian) بأن طولها بلغ (١٢٠) مائة وعشرون ذراعاً، وعرضها أكثر من ثلاثين ذراعاً ويبلغ ارتفاعها حوالي تسعة وعشرون ذراعاً(٢١٤).وكان هذا النوع من السفن يستخدم في نقل الغلال من الإسكندرية إلى روما(٢١٥)وهذا النوع من السفن كان يتسع لحمولة ١٢٠٠- ١٣٠٠ طن (٢١٦).

٢- السفينة التي وصفها بليني. والتي استخدمت في نقل مسـلة الفاتيكـان وقاعدتها إلى روما [٢١٧]وذلك وفقاً لما جاء عنه:-

" وخصوصاً خشب التنوب" الرائع الذي شوهد في السفينة التي أحضرت من مصر، بناءً علي أوامر الإمبراطور جايوس (Gaius) المسـلة القائمـة في مـدرج الفاتيكان الروماني (ميدان الفاتيكان) وأربعة أعمدة من نفـس الحجـر لتسـتخدم كقاعدة لها." [٢١٨].

ويبدو أن هذه السفينة قد شيدت خصيصاً لنقل المسلة التي يبلغ وزنها ٣٢٢ طن وقاعدتها ١٧٤ طن [٢١٩].

ويصف "بليني" هذه السفينة بقوله:-

" من المؤكد أنه ليس هناك شئ أكثر روعة من هذه السفينة قـد شـوهد في البحرمن قبل" [٢٢٠].

٣- السفينة التجارية العملاقة "سيراكوزيا" أو (Syracusia). التي بناهـا "هيرو الثاني" (Hiero II) لتستخدم كحاملة (ناقلة) حبوب[٢٢١].

ولقد أعطانا "أثينايوس" (Athenaeus) تقريراً مفصلاً عنها. وذكر لنا قائمة حمولتها التي حملتها في رحلتها الأولى وهي كالتالي[٢٢٢]:-

٦٠.٠٠٠	مكيال من الحبوب..................	٢٤٠٠ طن[٢٢٣].
١٠.٠٠٠	جرة من السمك المملح.............	٢٥٠ طن.
٢٠.٠٠٠	تالنت من الصوف..................	٥٠٠ طن.
٢٠.٠٠٠	تالنت من الحمولات المختلفة......	٥٠٠ طن.

أي أن حمولة هذه السفينة بلغت ثلاثة آلاف وستمائة وخمسون (٣٦٥٠) طن. ولكن "كاسون" يري أن (٣٦٥٠) طن، هو وزن مبالغ فيه. حيث أن سـفنا بهـذا

الحجم لم تكن قد صممت حتى نهاية القرن التاسع عشر، في وقت ازدهار صناعة السفن، ولكنها صممت بعد ذلك فقط. وأنه من غير المقنع أن يتشابه تصميم أول وأقدم سفينة بناها القدماء مع آخر إنتاج سفن الإبحار للألفية الثالثة (٢٢٤).

طاقم الأسطول.

(ا) في العصر الهيللينستي.

كان طاقم السفينة يتكون من:-

١- التريرارخوس (τριηραρχος) وهو قائد السفينة.

٢- إيبلوس(Επιπλεος) وهو نائب قائد السفينة.

أي أنه الضابط الذي يعين كقائد للسفينة عندما يكون "التريرارخوس" لا يقود السفينة بنفسه(٢٢٥)وفي إحدى البرديات(٢٢٦) نري أن شخصاً يدعي أنتيباتروس (Αντιπατρος) كان يعمل كـ "إيبلوس" علي سطح السفينة.

"أنتيباتروس الذي يعمل كإيبلوس علي ظهر السفينة"

وفي موضع آخر من البردية وصف نفس الشخص بأنه "تريرارخوس"

" أنتيباتروس الذي ينوب عنك كتريرارخوس لسفينة الـ (٩) (٢٢٧).

ويعلل "كاسون" ذكر انتيباتروس مرة كإيبلوس وأخري كتريرارخوس بأنه ربما كان "إيبلوس" نائب التريرارخوس في الأسطول الرئيسي وكان "تريرارخوس" لأسطول صغير يتكون من وحدات صغيرة (٢٢٨).

٣- الجرامتيوس(γραμματευς) وهو كاتب أو سكرتير وربما كان سكرتير التريرارخوس وخازنه وهو ضابط مهم وعلي صلة وثيقة بالتريرارخوس و الأبيلوس (٢٢٩).

٤- الكيبرنتيس(κυβερνητης)وهو الضابط المنفـذ – ضـابط الإبحـار وموقعه في مؤخرة السفينة [٢٣٠].

٥- البروراتيوس(προρατευς)وهو المراقب الأمامي [٢٣١].

٦- الكيليوستاس(κελευστας)وهو رئيس طاقم التجديف ولابد أن يكون قريباً من الكيبرنيتيس لكي يتلقى منه الأوامر وينقلها إلى الجدفين [٢٣٢]

٧- البينتيكونتارخوس (πεντηκονταρχος) و يعني قائد الخمسين وهو مساعد رئيس طاقم التجديف [٢٣٣].

(ب) في العصر الروماني

١- التريرارخوس قائد السفينة.

٢- الجوبرناتور(Gubernator) وهو المقابل اللاتيني للكيبرنيتيس.

٣- البروريتا (Proreta) هو الضابط الأمامي. ويأتي بعد الجبرنيتور في الرتبة.

٤- الكيليوستا أو الباوساريوس(Celeusta) (Pausarius) وهـو المقابـل اللاتيني للكيليوستاس وهو رئيس طاقم التجديف. و الباوساريوس ربما كان اسماً آخر للوظيفة نفسها، أو ربما أدنى رتبة من الكيليوستا وربما يقابل رتبة قائد الخمسين" ألبينتيكونتارخوس" وهي الرتبة التي لم تستخدم في العصـر الروماني[٢٣٤].

ثانياً: الموانئ البحرية

أولاً: الموانئ الواقعة علي البحر المتوسط

لقد لعبت الموانئ دوراً هاماً في عملية النقل البحري، فمنها كانـت تخـرج السفن مبحرة إلى وجهتها المقصودة، وفيها كانت ترسو عند عودها مـن رحلاقـا البحرية، وفيها أيضاً كان يتم شحن وتفريغ السفن. وإليها كانت تلجأ السفن المبحرة

لمسافات طويلة وهي في طريقها إلى وجهتها، وذلك لتأخذ قسطاً من الراحة بعد رحلة سفر طويلة عبر البحار، وأيضاً لتبتاع ما ينقصها لاستكمال رحلتها الطويلة والشاقة؛ لذلك فقد اهتم البطالمة ببناء وتشييد العديد منها سواء علي البحر المتوسط أو علي البحر الأحمر، كما أن الرومان من بعدهم أولو تلك الموانئ عناية شديدة.

في العصر الهيللينستي تم تشييد العديد من الموانئ، وذلك لكي تتناسب مع طموحات حكام ذلك العصر، وتعني بمتطلبات التجارة المتنامية [٢٣٥].

١- ميناءا الإسكندرية

كان الهدف الأساسي من تأسيس مدينة الإسكندرية هو أن تكون ميناءاً جديداً لمصر علي ساحلها الشمالي، حيث أن مصر لم يكن لها ميناء دائم علي الساحل الشمالي [٢٣٦].

والميناء الوحيد الدائم الذي كان معروفاً للملاحين اليونانيين هو ميناء جزيرة فاروس (Pharos)[*]ولكن لكون هذا الميناء علي جزيرة في البحر، فلم يكن له اتصال مباشر بداخل مصر، وكان الملاحون مضطرين إلى الإبحار ثانية من فاروس إلى كانوب (Canopus) (أبوقير) ليتمكنوا من الدخول من مصب الفرع الكانوبي(Canopic Branch) للنيل. [٢٣٧] فضلاً عن تعرض هذا الميناء لاعتداءات القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن التي كانت ترسوا هناك [٢٣٨].

وبذلك نري أن إنشاء ميناء جديداً علي الساحل الشمالي لمصر كان مطلباً ضرورياً لا غني عنه. خاصة وان مصر كانت لها اهميتها في عالم البحر المتوسط [٢٣٩]، وعلي هذا اتجهت الأنظار إلى موقع جزيرة فاروس والمنطقة الساحلية في مواجهتها حيث كانت تقوم مجموعة من القرى المصرية أشهرها قرية راقودة (Rhakotis)[*][٢٤٠]ورأي الاسكندر الأكبر أنه بمد جسر من الجزيرة إلى الشاطئ يمكن توفير مرفأين في هذا المكان[٢٤١] وذلك يؤكد عليه "سترابون" بقوله:

" إن اتصال جزيرة فاروس بالساحل تكون عنه مرفأ ذو مـــدخلين، وذلـــك لقرب جزيرة فاروس من الساحل" [٢٤٢].

هكذا تقرر بناء الجسر بين الجزيرة والساحل وعرف باســـم "هيتاســـتاديوم" (επταστадιον)[*] وقد روعي عمل فتحتين بالقرب من طريق الجسر، تسمحان بمرور القوارب من جانب إلى آخر .

وهكذا نشأ ميناءان في وقـــت واحـــد، سمـــي أحـــدهم "الميـنـــاء الكـــبير" (μεγας λιμην) ويقع إلى الشـــرق، والآخـــر سمـــي "مينـــاء يونوســـتوس" (ευνοστου λιμην) ويقع إلى الغرب، وكان يمكن الانتقال بين الميناءين عـــن طريق الفتحتين [٢٤٣]

وسوف نتحدث عن كل من الميناءين، بشيء من التفصيل.

(١) الميناء الكبير.

يصف لنا "سترابون" هذا الميناء بقوله "أن مدخل هذا الميناء يقع بجانب" برج فاروس[*].(منارة الإسكندرية) وأن الجسر والطبيعة يغلقانه بشكل جيد، وانه عميـــق لدرجة أن اكبر السفن ترسو عند البرزخ. وانه مقسم إلى موانئ عديدة" [٢٤٤].

وكان يقع علي الشاطئ الجنوبي للميناء الكبير، ميناء خاص يســـمي "مينـــاء الملوك" وذلك لأنه مخصصاً لاستعمال الملوك فقط [٢٤٥].

وإذا كان "الهيتاستاديون" يؤلف الجانب الغربي للميناء الكـــبير فـــإن "رأس لوخياس"[*] كان يؤلف جانبه الشرقي.

وكان يمتد من رأس لوخياس جنوب الشمال الغربي لسان يحمي هذا الميناء من التيارات والرياح الشمالية. وكان لا يفصل هذا اللسان عن الصخرة التي تقوم عليها المنارة شرقي جزيرة فاروس إلا مدخل ضيق للميناء [٢٤٦].

ويعطي لنا "سترابون" وصفاً دقيقاً للاماكن التي تقع حول الميناء قائلاً :–

" كـــان يقـــوم علـــي رأس لوخيـــاس " قصـــر ملكـــي" (εχουσα βασιλειον) والي الداخل قليلاً كانت هناك بعض القصور الملكية الأخرى تتصل بالقصور الملكية التي علي رأس لوخياس ثم يلي هذه القصور الميناء المعروف " بميناء الملوك" تجاه جزيرة "أنتيرودوس" (Αντιρροδος) وتضم هـذه الجزيرة قصراً وميناءاً صغيراً ويقع بعـد هـذا الميناء المسـرح(θεατρον) ثم "البوسايديون" (Ποσειδιον) وهو أشبه بنتوء ممتد من المكان المسمي السوق أو "الإمبوريون" (Εμποριον) ويضم هذا السوق معبد "لبوسايديون" ولقد أضـاف ماركوس أنطونيوس (Αντωνιος) إلى هذا النتوء جسراً ممتداً بعـض الشـيء في منتصف الميناء وابتني علي رأسه جناحاً ملكياً سماه تيموتيـون (Τιμωνειον) ثم يأتي بعد ذلك القايصـارون (καισαριον)(*) ثم السـوق ومخـازن البضـائع (αποστασεις) وكـذلك أحـواض السـفن (νεωρια) الممتـدة حـتى الهيبتاستاديون(٢٤٧)".

وربما كانت الأرصفة وما يجاورها منطقة حرة (exhairesis) تفصلها أسوار عن المدينة، وأن البضائع كانت تنقل إلى هذه المنطقة دون فرض مكـوس جمركيـة عليها، وأما البضائع التي تنقل من هناك إلى المدينة فإنه كانت تجبي عنـها المكـوس الجمركية المقررة. ولكن ليس هناك ثمة دليل علي ذلك. ولعل الأرجـح أنـه عنـد وصول البضائع من الخارج كانت تودع في المخازن ثم تنقل إلى "الامبوريوم" حيـث تفحص وتفرض عليها المكوس الجمركية(٢٤٨).

(٢) ميناء يونوستوس.

يعتقد "بيفن" أن اسم هذا الميناء إما أنه مأخوذ من اسم الملك القبرصـي زوج ابنة بطلميوس الأول. وإما لأنه معـني هـذا الاسـم باليونانيـة يعـني "العـود الحميد"(*)(٢٤٩).

ولقد قدم لنا "سترابون" وصفاً لهذا الميناء قائلاً:-

" أن جسر الهيبتاستاديوم كان بمثابة كوبري ممتد من الساحل إلى جزيرة فاروس عند الجزء الغربي منها، وبه منفذان فقط إلى ميناء يونستوس[٢٥٠] وفيما وراء هذا الميناء يوجد الميناء المحفور الذي يسمونه "كيبوتوس" (κιβωτον) (أي الصندوق) ويحتوي أيضاً علي دور صناعة السفن (النيوريا) (νεωρια)، وان هناك قناة صالحة للملاحة تربط هذا الميناء (كيبوتوس) ببحيرة مريوط (مريوطيس) (Μαρεωτιδος)[٢٥١].

ويذكر "سترابون" " أن النيل كان يملأ هذه البحيرة عن طريق العديد من القنوات، وان البضائع التي تحمل إليها عن طريق هذه القنوات أكثر بكثير من التي ترده إليها عن طريق البحر حتى أن الميناء الواقع علي هذه البحيرة كان أغني من الميناء البحري وحتى في الميناء البحري فإن الصادرات القادمة من الإسكندرية اكثر بكثير من الواردات إليها"[٢٥٢].

وإن دل قول سترابون هذا فإنما يدل علي أن القناة التي كانت تمتد من ميناء الصندوق حتى بحيرة مريوط، كانت الطريق الرئيسي لنقل التجارة من داخل البلاد إلى الإسكندرية، وكان حجم هذه التجارة يعادل حجم التجارة الخارجية [٢٥٣].

عن طريق هذه المجموعة المعقدة من الموانئ والقنوات أمكن تحقيق النقل والاتصال المائي. فإذا ما أدركنا أن مستوي سطح الماء في بحيرة مريوط كان منخفضاً عن مستوي سطح البحر، لعلمنا بمقدار الصعوبة والدقة البالغة اللازمة لتنفيذ هذا النظام كي يستمر عمله بكفاءة عالية[٢٥٤] وذلك ما حد باسترابون بأن يصف هذا التنظيم الدقيق بقوله:

" أنه من أكبر مميزات هذه المدينة (يقصد الإسكندرية) أنها المدينة الوحيدة في مصر كلها ذات الموقع الصالح للتجارة البحرية، وذلك بسبب جودة الميناء، والتجارة

الداخلية بسبب أن النهر يحمل وينقل بسهولة كل البضائع إلى هذا الموقع ولذلك فهو أعظم سوق تجاري في العالم[٢٥٥].

ثانياً: الموانئ الواقعة علي البحر الأحمر:

ذكرنا فيما سبق، كيف أن البطالمة والرومان علي حد سواء قد اهتموا اهتماماً شديداً بتجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر. وكيف أنهم في سبيل نمو هذه التجارة وازدهارها بل وتشجيعها أيضاً، قاموا وخاصة البطالمة بتشييد العديد من الموانئ علي الشاطئ الغربي من البحر الأحمر. وذلك لخدمة تلك التجارة لما كانت تمثله لهم من أهمية كبري، لدرجة أن الرومان كانت لهم سياسة خاصة بهذه التجارة سميت "بسياسة البحر الأحمر" وسوف نتناول هذه الموانئ بشيء من التفصيل.

١- ميناء أرسينوي (*)

وتقع أرسينوي في أقصي الشمال علي رأس خليج هرووﻧﻮبوليس (Heroonpoils) (السويس حالياً) ويعزو العديد من المؤرخين تأسيس هذه المدينة إلى بطلميوس الثاني فيلادلفوس[٢٥٦] ويذكر "سترابون" أن هناك من يطلق علي أرسينوي اسم " كليوباتريس" [٢٥٧] وعلي الرغم من ذلك فإنه في موضع آخر يعتبر "كليوباتريس" مدينة تقع علي مقربة من أرسينوي[٢٥٨] ولقد اختلف المؤرخون حول مشكلة كليوباتريس فمنهم من يري أن مشكلة كليوباتريس يصعب حلها في ضوء ما لدينا من معلومات[٢٥٩] ومنهم من يستخدم اسم كليوباتريس علي أنها مقابل لاسم أرسينوي. أي أن الاسمين يطلقان علي نفس المدينة[٢٦٠]ومنهم من يري أن المدينة كانت تدعي أرسينوي أولاً ثم عرفت فيما بعد ذلك باسم كليوباتريس[٢٦١].

وكان جزء من التجارة القادمة عبر البحر الأحمر يأتي إلى ميناء أرسينوي، ثم كان ينقل بعد ذلك إلى الإسكندرية[٢٦٢] عن طريق القناة التي كانت تربط النيل بالبحر الأحمر والتي أعاد بطلميوس الثاني حفرها[٢٦٣] وكانت تلك القناة تبدأ من

بوباسطيس (تل بسطة بالزقازيق) ثم تخترق وادي الطلميلات مارة بيثوم (Pithom) و هروؤنوبوليس ثم تنحني صوب الجنوب، وتلتقي بالبحر الأحمر عند الميناء البطلمي أرسينوي[٢٦٤] ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن موفقا. حيث أن هناك من الدلائل ما يشير إلى أن هذه القناة قد هجرت قبل نهاية عصر البطالمة[٢٦٥] كما يؤكد ذلك أيضاً قول "تشارلزوورت" (Charlesworth) بأن ميناء أرسينوي كانت به رياح شديدة، فضلاً عن أن مياهه ضحلة[٢٦٦] ويبدو أن الميناء نفسه ظل مستخدماً في العصر الروماني بدليل أن أيلوس جاللوس أثناء حملته علي اليمن أعد أسطوله في هذا الميناء[٢٦٧].

٢- ميناء فيلوتيراس (Philoteras)

أسس هذا الميناء في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس علي يد قائده سائيراس، ويقع هذا الميناء علي خليج السويس[٢٦٨]ولقد ذكر هذا الميناء عند بليني علي أنه ميناء أينوم (Aenum) وربما كان هو ميناء أينوم وأن القائد سائيراس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس[٢٦٩] ويري "موراي"، (Murray) أن ميناء فيلوتيراس هوميناء صغير كان يسمي في السابق أينوم ولكن بطلميوس فيلادلفوس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس[٢٧٠] وموقع هذا الميناء هو "مرسي جاسوس" (Mersa Gasus) [*][٢٧١].وكان ميناء فيلوتيراس هو أحد الموانئ التي يتم فيها تفريغ السلع القادمة عبر البحر الأحمر ثم تنقل بعد ذلك علي طريق الجمال عبر الصحراء الشرقية إلى قفط ثم تحمل من هناك عن طريق المراكب النهرية إلى الإسكندرية[٢٧٢] وظل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني[٢٧٣].

٣- ميناء بيرينيكي (Berenice) [*]

أسست بيرينيكي عند رأس خليج العقبة تجاه ميناء أيله (إيلات الحديثة)، وأغلب الظن أن مؤسسها هو فيلادلفوس. وإلا فأنها تنسب إلى بطلميوس الثالث.

وهناك من المؤرخين من يعتقد أن مؤسسها هو بطلميوس الثاني فيلادلفوس، نظراً للنشاط الواسع الذي أبداه هذا الملك في الاهتمام بالملاحة والتجارة في البحر الأحمر(٢٧٤) وترجع "بريو" تاريخ تأسيسه إلى ما بين عامي ٢٨٥- ٢٨٣ ق.م أي في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس(٢٧٥) ولقد وصف سترابون هذا الميناء بأنه مرسى صالح للملاحة حسن موقعه(٢٧٦) ولقد أنشأ فيلادلفوس طريقاً برياً يربط هذا الميناء علي البحر الأحمر بقفط علي النيل، وذلك لكي تنقل كل السلع الهندية و العربية وكذلك الأثيوبية القادمة عن طريق البحر الأحمر إلى قفط وهي مركز تجارة هذه السلع(٢٧٧).

وظل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني وذلك طبقاً لقول سترابون بأنه في وقته كانت هذا الطريق ينقل تجارة البحر الأحمر إلى قفط (٢٧٨) ونعرف أن سترابون قد زار مصر في ما بين عامي ٢٥- ٢٤ ق.م(٢٧٩) أي في عهد الإمبراطور أغسطس. وكذلك لقول بليني بأن طريق قفط – بيرينيكي عبر الصحراء الشرقية كان طريقاً تجارياً هاماً بين الإمبراطور الروماني والهند(٢٨٠) وقد عاش بليني ما بين ٢٥- ٧٩ م(٢٨١).

٤- ميناء ميوس هورموس (*)

وينسب إنشاء هذا الميناء إلى بطلميوس الثاني فيلادلفوس(٢٨٢)ولقد أنشئ هذا الميناء علي البحر الأحمر لإيجاد طريق بينها وبين النيل وسبب ذلك أن المسافة بين هذا الميناء وبين النيل كانت أقصر(٢٨٣) وكانت التجارة في عهد الإمبراطور أغسطس نشطة في هذا الميناء، ولا أدل علي ذلك من أن مائة وعشرون سفينة أقلعت من هذا الميناء متجهة إلى الهند، وذلك في عهد الوالي الروماني علي مصر "أيلوس جاللوس"(٢٨٤).

وهو نفسه الذي عاد من حملته علي اليمن عن طريق هذا الميناء وأجتاز الصحراء الشرقية حتى وصل قفط علي النيل[٢٨٥] ويبدو أن ميناء ميوس هورموس قد حل محل ميناء برينيكي، حيث أن الطريق التجارية من قفط إلى ميوس هورموس كان هو الطريق المتبع لدرجة أن كل التجارة كانت تمر به[٢٨٦] .

٥- ميناء ليوكوس ليمن (Leucos Limen)

ميناء ليوكوس ليمن هو أحد الموانئ الجنوبية علي شاطئ البحر الأحمر، التي كانت تفرغ فيها تجارة الشرق ثم تنقل ظهور الدواب إلى قفط حيث تشحن في السفن النهرية وتنقل إلى الإسكندرية[٢٨٧] ولا يعرف من الذي أسس هذا الميناء من البطالمة وإن كان يرجح انه تقوم علي موقع هذا الميناء اليوم "مدينة القصير الحالية" (Kussier)[٢٨٨].

ولقد أدت زيادة التجارة مع الشرق إلى تنمية موانئ البحر الأحمر وانتعاشها. وكانت السلع الكمالية هي السلع المتداولة آنذاك وكانت هذه السلع عندما تصل إلى موانئ البحر الأحمر، تفرغ وتخزن ثم تنقل براً عن طريق دواب النقل إلى سوق النيل إما في قفط أو كينوبوليس (قنا) ومن هناك تشحن عن طريق السفن إلى الواجهة الأخرى المقصودة من النيل أو إلى الإسكندرية[٢٨٩].

وكانت الأعمال الأساسية والتجارة في البلاد تقوم بها الشخصيات ذوي المكانة العالية من التجار، بصورة أساسية، اليونانيون، واليهود من أصحاب الأملاك والمناصب الرفيعة، ومصريون متأغرقين أو إغريق متمصرين، والجماعات الدينية السائدة، ويبدو أنهم جميعاً قد عملوا في انسجام تام وأنهم قد نجحوا في تعاملاتهم وصفقاتهم التجارية وذلك من خلال القرن الأول ق.م[٢٩٠] أيضاً كان هناك العديد من رجال الأعمال الرومان الذين عملوا في تجارة الشرق وكان هم وكلائهم المنتشرون في مختلف موانئ البحر الأحمر[٢٩١].

هوامش الفصل الرابع

(١) محمد عواد حسين، البحرية المصرية في عهد البطالمة "مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية" القاهرة (١٩٧٣م)، ص ١٢٥، حاشية ١.

(٢) نفسه، ص ١٢٥.

(٣) نفسه.

(٤) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ٤٧.

(٥) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١١.

(٦) نفسه

(7) Tarn., WW.,The Hellenistic Civilization, London, p. 239.

(8) Ibid.

(٩) أبو اليسر فرح، النيل في المصادر الإغريقية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية، القاهرة، (١٩٩٤م)، ص ٩٤.

(10) Tarn, Loc. Cit.

(١١) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١١، ١٩.

(12) Tarn, Loc. Cit.

(١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٥١.

(١٤) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ٩٦.

(15) Tarn, Op. Cit, p. 245.

(١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٥٢.

(17) Diodrous, I, 30. 3.

(١٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(١٩) نفسه

(*) تقع بلاد البخور في جنوب البحر الأحمر، وكان المصريون القدماء يسموها بلاد "بونت" (حالياً الصومال)، راجع/ مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية، وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، "تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور" إعداد د./ عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة(٢٠٠١)، ص ٥٣.

(20) Tarn, Op. Cit., p. 245.

(٢١)مصطفى العبادي، المرجع السابق.

(22) Tarn, Loc. Cit.

(٢٣)إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٥٣.

-أيضا، راجع/ محمود السعدني، "العرب عند ديودوروس" دورية المؤرخ العربي، الصـــادرة عـــن اتحـــاد المؤرخين العرب بالقاهرة، ٢٠٠١م.

(٢٤)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٢٥)نفسه

(*) "أي القرية البيضاء" هذه وهي الترجمة العربية للاسم اليوناني القديم(السعدني).

(26) Tarn, Op. Cit., pp. 182, 183.
(27) Herodotus, II, 158.

(٢٨)محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(29) Tarn, Op. Cit., p. 246.

(*) وهي "برنيس" الحالية" علي الساحل الغربي للبحر الأحمر(السعدني).

(٣٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٦٠.

(٣١) نفسه.

(32) Tarn, Op. Cit., p. 247.
(33) Strabo., 17.1. 25.
(34) Tarn,Loc. Cit.
(35) Ibid.

(٣٦) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٥٥.

(37) Strabo, II, 3.4-5.
(38) Tarn, Loc. Cit.

(٣٩) مصطفي العبادي، المرجع السابق.

(٤٠) نفسه، ص ٦١.

(٤١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص٥٧.

(٤٢) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٦٢.

(43) Tarn, Op. Cit., pp. 247-8/.

(٤٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ٥٧.

(٤٥) شحاتة محمد إسماعيل، "تأثير الرياح الموسمية علي أحوال مصـــر والجزيـــرة العربيـــة السياســـية، والاقتصادية (١١٦– ٢٥ ق.م)، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، (١٩٩٦م)، ص ١٧٥.

(٤٦) عبد اللطيف احمد علي، مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية، القاهرة (١٩٩٣م)، ص ص ٦٣، ٦٤

(*) كما ذكر سترابون أن الأثيوبيين (النوبيين) استغلوا خروج جزء من القوات الرومانية المرابطة في مصر مع جاللوس وهاجموا حدود مصر الجنوبية والحامية العسكرية المؤلفة من ثلاث كتائب واستولوا على فيلة، وأسوان (Syene)، وإلفانتين، ولكن القوات الرومانية بقيادة بترونيوس (Petronius) طاردهم حتى اضطرهم في النهاية إلى عقد سلام مع الرومان،
راجع/ Strabo, 17,1.54-

(47) Strabo, 17, 1.153

(٤٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق.

(٤٩) عودة عبد الواحد جودة، محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار الثقافة العربية، القاهرة، (٢٠٠٣م)، ص ٣٣.

(٥٠) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٥١) عودة عبد الواحد جودة، المرجع السابق.

(٥٢) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٥٣) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٥٤) سيد احمد علي الناصري، المرجع السابق، ص٦٠.

(٥٥) مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (١٩٧٥)، ص ٢٥٨.

(٥٦) سيد الناصري، المرجع السابق.

(٥٧) نفسه

(٥٨) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ص ٢٦٢-٢٦٣.

(59) Strabo, 17, 1.13.

(٦٠) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ٩٦.

(61) Rostovtzeff., M.FSELEHT, p. 172.

(62) Ibid.

(٦٣) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ص ١٠٠، ١٠١.

(٦٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٤٠.

(٦٥) نفسه، ص ص ١٤٤، وما بعدها.

(66) Preaux . C., Op. Cit., p.23.

(67) Tarn, WW, Hellenistic Military and Naval Development Cambridge, (1930), p. 23.

(68) Preaux,Loc.Cit.

(٦٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(٧٠) نفسه.

(٧١) نفسه، ص ١٣١.

(72) Diodrus., 20, 40-42.

- إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص١٠٤.

(73) Plutarch., 16.1.

(٧٤)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٣٢.

(75) Athen., V. 203 d.; محمد عواد حسين، المرجع السابق.-

(76) App., Prooemion., 10.

(٧٧)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(٧٨)إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١٠٥.

(٧٩)سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٤، ص ص ٤١٩، ٤٢٠.

(٨٠)محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(81) Rostovtzeff, M., SEHHW., p. 254.
(82) Ibid., p.532.
(83) Ibid., p. 263 .
(84) Ibid., p. 1318.

(٨٥) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالمة، ص ١٠٦.

(86) Fraser, P. M., and Robert., H, "A New Letter of Apollonius ", CdE,24,pp.289-290.
(87) Polyb., V, 89. 4.

(٨٨)إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٦.

(89) Rostovtzeff, SEHHW., p. 1579.

(٩٠)إبراهيم نصحي المرجع السابق، أيضا; محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ص ١٥٨، ١٥٩

(91) P. C.Z., I, 59036, 11,1-27 (a bout 257 B.C)

(*) تقع هاليكارناسوس: على الشاطئ الغربي لآسيا الصغرى. راجع/ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(*) غرب آسيا الصغرى (تركيا حالياً) .

(92) P. C. Z., I, 59036, P. 58.
(93) Ibid, 1,5.
(94) Ibid, P. 58
(95) Wilcken., U., "Zur Tricrarchie im Lagidenreich" Roccolta Lumbroso, Leipzig, (1925)pp. 97-98.

(96) P. C.Z., I, 59036, pp. 58, 59.
(97) Wilcken, Loc. Cit.
(98) Ibid.
(99) Bagnall., "The Ptolemaic Trierarchs" CdE , 46, (1971) p. 358.
(100) Wilcken., Op. Cit, pp. 97-98.
(101) Bagnall., Op. Cit., p. 356.
(102) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 334.
(103) Ibid.
(104) Bagnall, Loc. Cit.
(105) Wilcken, Loc. Cit .

(١٠٦) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٧.

(107) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 334.

(١٠٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق،

(١٠٩) نفسه.

(110) Bevan., Op. Cit., pp. 264.
(111) Ibid., p. 365, note, 1.

(١١٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(١١٣) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(١١٤) نفسه.

(115) P. Tebt., III; 703, 11, 215-220.
(116) P. Petrie III; 43, 1.3. 21, a
(117) Ibid.

(١١٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٢٧٤.

(119) Bevan, Op. Cit., p. 175
(120) Pausanias, III Laconia, VI, 5; ١٥٩ -محمد عواد حسين ، المرجع السابق ، ص

(١٢١) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٠٨-١١١.

(١٢٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(123) Diodrous, 19, 85,4.
(124) Bevan, Op. Cit, p. 174.

(١٢٥) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٠.

(126) Tarn, Op. Cit., p. 246.
(127) Tarn Hellenistic Military, p. 124.

(١٢٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(129) Bevan, Op. Cit., p. 174.

(١٣٠) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(131) Bagnall. Op. Cit., p. 359.

(١٣٢) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١١٤.

(133) P.C.Z., I. 59036, p. 58.

(134) P. Petrie III, 43.1.3.

(135) Ibid, 646, 11.7-8.

(136) P. Tebt, III, 890, 1.93.

(١٣٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.

(138) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 381.

(١٣٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(١٤٠) هـ. ستيفنسن: "تجارة العالم القديم والبحر المتوسط"، ترجمة/ محمد بكير خليل، مراجعة/ إبراهيم زكي خورشيد، "مقالة في موسوعة تاريخ العالم"،إعداد/ج.أ هاميرتون، بدون تاريخ ص ص١٥٨، ١٥٩.

(١٤١) نفسه، ص ١٥٩.

(١٤٢) نفسه.

(١٤٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٢٧١.

(١٤٤) ستيفنسن، المرجع السابق.

(145) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 394.

(١٤٦) موسوعة وصف مصر، (المصريون المحدثون)، تأليف/ علماء الحملة الفرنسية، ترجمة / زهير الشايب، ج١، مهرجان القراءة للجميع، مكتبة الأسرة، القاهرة، (٢٠٠٢م)، ص ٢٣٢.

(١٤٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.

(١٤٨) نفسه.

(١٤٩) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٢.

(١٥٠) نفسه.

(١٥١) حسين محمد احمد يوسف ،المرجع السابق، ص ٤٣.

(١٥٢) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٤٦– ١٤٧

(١٥٣) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.

(١٥٤) نفسه.

(١٥٥) ستيفنسن، المرجع السابق، ص ١٥٩–١٦٠.

(١٥٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٢.

(157) Tarn, Hellenistic Civilization., p. 244

(١٥٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق

(159) Tarn., Op. Cit., p. 245.

(١٦٠) مصطفي العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، ص ٢٥٨.

(١٦١) آمال محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٦٢.

(162) Casson., L., "The Size of Ancient Merchant Ship" SACERP, (1956), p. 23

(١٦٣) آمال محمد الروبي، المرجع السابق.

(١٦٤) نفسه.

(165) Strabo, 17.1.13.

(166) Ibid, 2.5.12.

(١٦٧) مصطفي العبادي، مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، ص ٢٦٣.

(١٦٨) نفسه، ص ٢٦٢.

(١٦٩) نفسه.

(١٧٠) عبد اللطيف أحمد علي، المرجع السابق، ص ص ٤٥-٤٦.

(171) Pliny., N. H. VI, 6.26.

(172) Charlesworth., Op. Cit.,p.62.

(173) Ibid., p. 63.

(174) Pliny., Op. Cit., 24.

(١٧٥) آمال الروبي، المرجع السابق، ص ٢٦٣- ٢٦٤.

(176) Charlesworth., Op. Cit., P. 62.

(177) Ibid., p. 20.

(178) Ibid.

(١٧٩) آمال الروبي، المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(١٨٠) نفسه.

(١٨١) حسن الإبياري،المرجع السابق، ص ٢٨٢.

(١٨٢) نفسه.

(183) Pliny, N.H. 15.84.

(١٨٤) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.

(185) Charlesworth, Op. Cit., p. 23.

(١٨٦) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.

(187) Tacitus, Annales, XII, 43; نفسه، ص ص ٥٧- ٥٨

(١٨٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.

(١٨٩) نفسه.

(١٩٠) نفسه، ص ١٦١– ١٦٢.

(١٩١) نفسه.

(192) P. Moen, 1, 11, 9-10., P.110, note 9-10.
(193) Meijer, and Nijf., Op. Cit., p. 150.

(١٩٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.

(195) Casson., Op. Cit., P. 170, Note, 8.

(١٩٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٣.

(197) Casson., Op. Cit., PP. 166, 169.

(١٩٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(199) Strabo, 17. 1.16.

(٢٠٠) نفسه.

(201) Tarn, Hellenistic Military, p. 23.
(202) Casson., Op. Cit., p. 137.
(203) Diodorus., 20. 50.3.
(204) Ibid. 49. 2.
(205) Casson, Loc. Cit.
(206) Ibid
(207) Diodous, 20. 50.2.
(208) Ibid. 19.62. 8.
(209) Casson., Loc. Cit.
(210) Tarn, W.W. "Alexander Plan "JHS, 59 (1939),p. 127.
(211) OGIS, 39.
(212) Casson., Ship and Seamanship,p.138.
(213) Ibid, p. 169, notes, 4-5.

(*) ترجمة أ.د/محمود السعدني.

(*) "لوشيان" (٨٠–١١٥م) كاتب يوناني من "ساموستاتا" "Samostata" في سوريا (Syria) ,Ibid- p.157

(214) Lucian, The Ship 5; Meijer and Nijf, Op. Cit, p. 157.
(215) Casson., The Size of the Ancient Merchant Ships, p. 232.
(216) Ibid.
(217) Ibid.
(218) Pliny, 16. 201-2.
(219) Meijer and Nijf., Loc. Cit.
(220) Pliny, Loc. Cit.

(221) Casson, Loc. Cit.
(222) Athenaeus, V. 206d-209b. Meijer and Nijf, Op. Cit, pp. 154- 156.
(٢٢٣) ما يعادل هذه المكاييل "بالطن" مأخوذة من مقالة "كاسون" ص ٢٣٢.
(224) Casson, p. 233.
(225) Casson, Ships and Seamanship, p. 307.
(226) P.C.Z. 19036, 1.11
(227) Ibid, 1.21.
(228) Casson, Ships and Seamanship, p. 307. not, 29.
(229) Ibid., p. 307.
(230) Ibid.
(231) Ibid.
(232) Ibid. pp .302, 302.
(233) Ibid.
(234) Ibid, p. 310
(235) Meijer and Nijf., Op. Cit., p. 183.
(٢٣٦) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٧.
(*) كانت فاروس تقع شمال الإسكندرية بنحو ميل ويبلغ طولها حوالي ثلاثة أميال. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٢، ص ٢٧٢.
(٢٣٧) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٨.
(238) Strabo., 17.1.19.
(٢٣٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ص ٢٧٣، ٢٧٤.
(*)يذكر "سترابون" أن ملوك مصر السابقين كانوا قانعين بما في أيديهم وليسوا في حاجة إلى بضائع أجنبية. وأنهم كانوا يجبرون كل من جابوا البحار وخاصة الإغريق، فقد أقاموا حامية في هذا المكان، وكانت مهمة هذه الحامية هي الدفاع عن البلاد ضد كل من يحاول أن يعتدي عليها. وأعطوا الجنود المرابطين هذه الحامية "قرية راقودة" لتكون منزلاً يسكنونه. وعندما نزل الاسكندر هناك رأي أن تلك القرية هي المكان الملائم لبناء مدينته فقرر أن يبني مدينته فوق هذا المكان، راجع/ .Strabo., 17.1.16–
(٢٤٠) مصطفي العبادي، المرجع السابق، ص ٤٩.
(٢٤١) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٢٧٢.
(242) Strabo., 17. 1.6.
(*) سمي بهذا الاسم لأن طوله كان ٧ ستاديا (Stadia)، أي حوالي ١٣٠٠ متر.
(٢٤٣) مصطفي العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٩.
-Bevan, Op.Cit., p.99

(*) يذكر "سترابون" أن طرف جزيرة فاروس نفسه عبارة عن صخرة تلاطمها الأمواج، وفوق هذه الصخرة شيد بطريقة عجيبة من الحجر الأبيض برج متعدد الطبقات واسم هذا البرج كاسم الجزيرة. أقام هذا البرج" سوستراتوس الاكنيدي (Σωστρατος κνιδιος)

(244) Strabo,17.1.6

(٢٤٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة، ج٢، ص ٢٨٢.

(*) وهو اللسان الموجود عند منطقة تعرف بالسلسلة. راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٢٤٦) نفسه، ص ص، ٢٨٢، ٢٨٣.

(*) معبد قايصاريون: يحتمل أن كليوباترا السابعة هي التي بدأت إنشاءه إجلالاً إما لقيصر وإما لأنطونيوس، غير أن بناءه لم يتم إلا بعد الفتح الروماني، واصبح مقر عبادة أغسطس في الإسكندرية راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(247) Strabo., 17. 1.9.

(٢٤٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٣.

(*) ولكن السعدني يعتقد في الاحتمال الواحد الأخير ، الذي يعكس وظيفة الميناء الثاني لاستقبال السفن القادمة والداخلة إلى الميناء متمنياً لها وصولاً وعوداً أحمداً ، ولا علاقة لحادثة الزواج على ملك قبرص لأن الواقعة كانت متأخرة بعد إنشاء الميناء وتسميته بكثير.(رأي أ.د/السعدني أثناء مراجعته للفصل).

(249) Bevan, Op. Cit., p. 94.
(250) Strabo, 17. 1.6.
(251) Ibid, 17.1.10.
(252) Ibid, 17,1.7.

(٢٥٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٤.

(٢٥٤) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٠.

(255) Strabo, 17.1. 13.

(*) سمي هذا الميناء بهذا الاسم نسبة إلى أرسينوي زوجة بطليموس الثاني وشريكته في الملك.

(256) Charlesworth., Op. Cit., p. 21.
(257) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 246.

– إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص ٥٩ –٦٠.

Preaux, Op. Cit., p. 360

محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥٨.

(258) Strabo, 17.1.25.
(259) Ibid. 26.
(260) Preaux, Op. Cit., p. 360, note, 2.

– إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٠، حاشية رقم ١.

(261) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 247.
Ball, Op. Cit, p.62.

- عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤.

- إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص ١٢٤.

(262) Tarn, Hellenistic Civilization,p.245.
(263) Bevan,Op.Cit.,p.154.

(٢٦٤) إبراهيم نصحي،دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، ص١٢٤.

(265) Bevan,Op.Cit.,p.155.
(266) Charlesworth, Op. Cit., p.63.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق،ص٦٤.

(268) Tarn, Hellenistic Civilization,p.246.
(269) Ball., Op. Cit., p. 185.
(270) Murray, The Roman Roads and Stations., p. 142.

(*) مرسى: كلمة عربية تعني الميناء الصغير و "جاسوس" كلمة عربية تعني جاســوس بالإنجليزيــة (spy) ولكنها هنا ترمز إلى نوع من أنواع المراكب التي كانت تستخدم في العصور الإسلامية لكي تراقب تحركات سفن الأعداء. ومركب الجاسوس عادة تبحر ليلاً فقط وبدون أضواء راجع/

- Abd El Monem. A. H. S., Op. Cit., p. 71. not, 7.

(271) Ibid., p. 71.
(272) Bevan., Op. Cit., p. 155.
(273) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit, p. 156.

(*) هي مدينة الهراس الآن .

(٢٧٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(275) Preaux., Op. Cit., p.360, not, 5.
(276) Strabo., 17.1.45.
(277) Ibid.
(278) Ibid.
(279) Ball., Op. Cit., p. 54.
(280) Pliny, N. H. VI, 102.
(281) Ball., Op. Cit., p. 72.

(*) هي مدينة أبو شعر قبلي الآن .

(282) Preaux, Op. Cit., p. 360.
Tarn, Hellenistic. Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٠.

(٢٨٣) سليم حسن،المرجع السابق، ج٣، ص ٧٣٦.

(284) Strabo,II,5.12.

(٢٨٥) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤

(٢٨٦) سليم حسن، المرجع السابق، ص ص ٧٣٦-٧٣٧

(287) Bevan, Op. Cit., pp. 154-5.

(٢٨٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٠. وأيضا/ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(289) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit, p. 157.

(290) Milne., J.G. "The Ruin of Egypt by Roman Mismanage", JRS, 17, (1927) p. 2.

(٢٩١) حسين الأبياري، المرجع السابق، ص ٢٨٢.

الفصل الخامس

الضرائب والمكوس المفروضة على النقل

بعد أن تحدثنا عن موضوع النقل البحري في مصر في العصرين اليوناني والروماني يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس المفروضة علي النقل البري والمائي وأيضا المفروضة علي وسائل النقل.

أولا:في العصر البطلمي:

لقد فرض البطالمة العديد من الضرائب علي النقل بمختلف أنواعه البري منه والمائي. حيث كانت تفرض ضرائب علي دواب النقل، وبخاصة الحمير، وكذلك علي محترفي النقل البري (ονηλαται) والنقل المائي (ναυληται)[١] ومن المرجح أن تلك الضرائب كانت تجبي نظير الترخيص بحق مزاولة المهنة[٢]. كما فرضت ضرائب علي الحمولات التي تحملها وسائل النقل من إقليم إلى آخر، وعلي انتقال الناس بين الأقاليم المختلفة[٣].

فضلاً عن فرض ضرائب علي البضائع التي تدخل البلاد أو تخرج منها عند حدود البلاد وكذلك في الموانئ المختلفة[٤].وفيما يلي عرض تفصيلي لتلك الضرائب.

(١) الضرائب المفروضة علي وسائل النقل:

في مصر القديمة، وخاصة في عهد الدولة الحديثة كان العامة يمتلكون الماشية والحمير، وكانت تخضع شأنها شأن الأراضي لضرائب سنوية مقابل الاستخدام، وكانت ضرائب الحيوانات تجمع علي شكل منتجات زراعية وبضائع مثل ضرائب الأرض[٥].

وفي العصر البطلمي كان الملك يملك جميع أراضي مصر، وذلك طبقاً لما ادعوه لأنفسهم بأنهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة[٦].

ومن ثم اقتفى البطالمة أثر الفراعنة في السماح للأفراد بامتلاك دواب النقل، وإخضاعها لضرائب مقابل الاستخدام[٧].

ونتبين من إحدى الوثائق البردية[٨] أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوس ملتزمون لجباية ضريبة الـ ١/٢٤، وتكتب هذه الضريبة باختصار (κ.δ) كما تكتب بالأحرف كاملة "τεταρτονεικοστης". وكانت تفرض علي الحيوانات ذوات الأربع، وأنها كانت تحسب علي عدد حيوانات الحمل وليس علي الكمية التي تحملها تلك الحيوانات، وربما كانت تلك الضريبة، ضريبة عامة تفرض مقابل امتلاك الحيوانات من ذوات الأربع[٩].وجاء في هذه البردية[١٠]:

"في العام التاسع والعشرين من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس سوتير كاهن الاسكندر، وآلهة أدلفي (Αδελφων) أنطيوخوس بن....، كانيفوروس (κανηφορος) أرسينوي فيلادلفوس ديمونيكي إبنة فيلون في الرابع والعشرين من شهر بؤونة. في أوكسيرينخوس فوق ممفيس.........بن...... يكفل لصالح .... إقليم أوكسيرينخوس من أجل (ضريبة) الـ ١/٢٤ (τεταρτονεικοστης) المفروضة علي حيوانات ذات الأربع (τετραποδων) في مدينة أوكسيرينخوس، وفقاً لـ.... إتفاقية....من أجل ضمان الشخص الذي تعهد بـ ١/٢٤ في العام االتاسع والعشرين مع ابوللونيوس الديويكيتيس (وزير المالية) بأن يضع كل ممتلكاته رهنا لدفع.....دراخمة والتي ليس هناك أدني شك فيها، وتنفيذ الحكم سوف يكون بالرجوع إلى القرارات الملكية".

ويتضح من هذه البردية أن تلك الضريبة كانت مفروضة علي الحيوانات الثقيلة (φορος προβατων) أو حيوانات الحمل، كما يتضح لنا أيضاً أن هناك

ملتزمون لجباية هذه الضريبة وأن هؤلاء الملتزمين يتعهدون أمام الديويكيتيس بجبايتها وتقديمها إلى الخزانة الملكية وأنهم يضعون كل ممتلكاتهم رهن التاج ضماناً لتنفيذ مهامهم الخاصة بالجباية هذه الضريبة، وأن هذه الضريبة جبيت بشكل نقدي. ويذكر ناشر البردية أن هذه الضريبة تفرض بأشكال عدة منها،- أي أحد أشكال هذه الضريبة - تلك التي نحن بصددها الآن وهي المفروضة علي ذوات الأربع[١١].

كما يتبين لنا من إحدى الوثائق البردية[١٢] أن هذه الضريبة كانت ضمن ضرائب أخرى يؤديها مزارعو الملك عيناً، أي قمحاً أو شعيراً. مما يوضح لنا أنها جبيت نقداً وعيناً.

ومن خلال بردية أخرى[١٣] تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م يتضح لنا أن هذه الضريبة (١/٢٤) قد جبيت بواقع خمسة عشر دراخمة وواحد أوبول. وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا السبب الذي جبيت من أجله. ونعرف من البردية سابقة الذكر[١٤] أنها كانت تجبي علي ذوات الأربع من الحيوانات. وتشير بردية أخرى[١٥] إلى أن هذه الضريبة كانت تفرض علي البضائع المصدرة من إقليم هيراكليوبوليس إلى إقليم أرسينوي. ولقد جاء في هذه الوثيقة:-

"من إبيخاريس (Επιχαρης) إلى خايريمون (Χαιρημονι) تحية. حورس بن تيوتوس (Τεωτος) يصدر من ثمونيثيميوس (Θμοινεθυμεως) في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس (Ιεραν Νησον) آنيتين من النبيذ (οινου κεραμια β) واللتين لم تجب عليهما (ضريبة) الـ ١/٢٤ إلى اللقاء".

ويفترض ناشر البردية أن الأشخاص الذين كانوا يقومون بتصدير البضائع كان يعطي لهم إيصالاً بنفس الصيغة. وكان عليهم أن يقدموه إلى الموظفين المختصين عند وصولهم إلى وجهتهم المقصودة[١٦]. ويبدو أن هذه الإيصال كان يفيد بأن حامله قد أدى ما عليه من ضرائب مقررة من عدمه.

وفي إحدى الوثائق البردية[١٧] فرضت هذه الضريبة بمقدار ٥% علي الصوف. وفي بردية أخرى[١٨] أدي مزارعو الملك في قرية كيركيوسيرس ضريبة بهذا الاسم عيناً.

ويتضح لنا من خلال الوثائق السابقة أن ضريبة الـ ١/٢٤ لم تكن ضريبة واحدة، ولكن كان يندرج تحت هذه المسمي عدد من الضرائب الأخرى، علي السلع والخدمات، بحيث أنها كانت تسمي مجموعة ضرائب الـ ١/٢٤ [١٩] وهذا يعني أن هذه الضريبة كانت مفروضة علي:

أ- البضائع التي يتم نقلها بين الأقاليم.

ب- كانت مفروضة علي الصوف بمقدار ٥% .

ج- أنها كانت مفروضة علي كل من كان يملك حيوانات ثقيلة، وبخاصة مزارعي الملك.

د- كانت هذه الضريبة تدفع عيناً أو نقداً.

ه- أنها كانت تفرض علي نقل الحيوانات من إقليم إلى آخر[٢٠].

(٢) ضريبة نقل المحاصيل (φορετρον):-

مر بنا فيما سبق أن عملية نقل المحاصيل إلى الإسكندرية تمر بأربعة مراحل:-

المرحلة الأولى: من أرض الفلاح إلى الصوامع الملكية بالقرى.

المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى الصوامع الملكية في كل قسم/ مركز.

المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل من الصوامع الملكية إلى الميناء.

المرحلة الرابعة: من الميناء عبر النهر إلى الإسكندرية.

ومن خلال إحدى الوثائق البردية[٢١] يتبين لنا أن ضريبة الـــ (φορετρον) أو نقل المحاصيل كانت تقدر بحوالي ١٢% من كمية المحصول الذي كان يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي.

ذلك أن مقدار الضريبة علي ١/٦ ٦٢٣١ أردب من محصول القمح كان ٧٤٧.٧٥ أردب أي حوالي ٤.٨ "خوينيكس" عن الأردب الواحد[٢٢].

كما أنه كان هناك ضريبة تسمي (διαφορον φορετρον) وهي ضريبة إضافية فرضت من أجل النقل في حالة القرى التي كانت تقع علي مسافات أقرب إلى الميناء منها إلى صومعة الغلال، وحيث أن هذه الغلال قد تم توصيلها بالفعل علي حساب المزارعين فإنه في هذه الحالة، فإن هذه الضريبة (διαφορον φορετρον) فرضت كقيمة إضافية دفعت إلى الحمالين[٢٣].

وكما تبين لنا من إحدى الوثائق البردية [٢٤] في السابق أن المزارعين كانوا يقومون بنقل الغلال من حقولهم إلى المخزن الملكي بالقرية علي دوابهم التي يمتلكونها. وعلي نفقتهم الخاصة. هذا في حالة نقلها إلى الصومعة. أما إذا كان الميناء أقرب إليهم من الصومعة ونقلوا الغلال إلى الميناء وليس إلى الصومعة، فيبدو لي أن ضريبة(διαφορον φορετρον) فرضت عليهم كبديل للنقل من الحقل إلى الصومعة.

وكمية أخرى من الحبوب الغذائية قدرها ٢/٣ ٣٦ أردباً دفع عنها ضريبة تسمي (β ι) قدرها ٥/١٢ ٤ أردب حيث أن مقدار هذه الضريبة كان ١٢% علي الحمولة ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية أن هذه الضريبة قد حسبت علي أساس النقل بالسفن أو بالحمير[٢٥] لأنه وجد في نفس الوثيقة أن كمية من المحصول قدرها ٩٩٠ أردب قد أضيفت إلى مقدار الضريبة المقررة عليها ٢٦.٧٥ أردب نظير مهام أخرى، وهي (Eμβλnθρα) وقد أضيفت مثل هذا المقدار إلى الضريبة المستحقة

عن نقل ١٢/° ١٠١٥ أردب إلى الإسكندرية، وضريبة الـ(Εμβληθρα) كانت ٤/١ ٢% علي الحمولة[٢٦].

(٣) ضرائب ذات صلة بالنقل:

(أ) ضريبة صيانة مكاييل الحبوب (Σιτομετρικον).

وكانت تدفع لصيانة المكاييل[٢٧]. حيث كانت هناك مكاييل تصنع من النحاس(δοχικον)[٢٨] وأخرى من البرونز (χαλκον)[٢٩]، لكيل الحبوب من مختلف الأنواع، وإزاء كثرة استعمالها فإنها من آن لآخر كانت تحتاج إلى صيانة، ولما كانت الحكومة تتفادى تحمل أي نفقات فإنه كان لا مفر من فرض ضريبة علي الفلاحين لمواجهة تكاليف صيانة هذه المكاييل[٣٠].

(ب) ضريبة تعويض الفاقد أثناء الكيل (Επιμετρον).

وكانت تفرض لتعويض الفاقد أثناء الكيل، بحيث أنه كان يضاف إلى كل أردب مقدار معين من الحبوب، ونتبين من بردية الحيبة[٣١] سابقة الذكر: أن ضريبة الـ (Επιμετρον)قدرت علي (٩٠) أردباً من الشعير بـ(١٥) أردباً. وبعملية حسابية بسيطة يتضح أن الأردب من الشعير دفع عنه ٣/٢ خوينيكس ومن المرجح أن هذه الضريبة كانت تدفع عن الحبوب الغذائية بنسبة معينة لكل نوع شأنه في ذلك شأن الشعير.

(ج) ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها (κοσκινευτικον) وضريبة تنظيف الجرن (καθαρσις).

وهاتان الضريبيتان وجدتا في الوثائق[٣٢] مقرونتين ببعضهما البعض لأنه بعد تنظيف الحبوب وغربلتها كان لابد من تنظيف الجرن وإزالة ما به من مخلفات الحبوب[٣٣] ولقد وضعت نسبة مئوية لكل نوع من الحبوب بالنسبة لتنظيفها وتنظيف

الجرن من بقاياها كضريبة تضاف إلى المحصول بعد تنظيفه، بحيث أن الملك كان يستولي علي نصيبه نظيفاً كاملاً غير منقوص ويتحمل الفلاح هذا الفرق[٣٤].

ويتضح من خلال الوثائق التالية وجود تفاوت في معدل ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها وتنظيف الجرن،فتذكر إحدى هذه الوثائق[٣٥] أن مقدار الضريبة في حالة القمح كان ٣% حيث دفع عن مائة أردب ضريبة قدرها ثلاثة أرادب. و جاء فيها :-

" أن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية في القرية وكمية إضافية تبلغ ثلاثة أرادب علي كل مائة أردب جعلت للتنظيف والغربلة[٣٦]".

" προσμετρουμενων των ρ αρταβων γ "

وفي وثيقة ثانية[٣٧] يتضح لنا أن كمية من القمح مقدارها ٥/٦ ٤٤٩ أردب فقدت عند تنظيفها ٥/١٢ ٩ أردباً وكان أجر تنظيفها وتنظيف الجرن ٢/٣ ٤ أردباً، فيكون مجموع التكاليف ٥/١٢ ٩ + ٢/٣ ٤= ١٤.٥ أردباً بنسبة ٣% تقريباً.

وتشير إحدى البرديات[٣٨] إلى أن قرية تبتونيس من بين القرى التي قام فلاحوا الملك بها بدفع ضريبة تنظف الجرن وكذلك تنظيف الحبوب وغربلتها.

وفي وثيقة أخرى[٣٩] نجد أن ضريبة تنظيف وغربلة القمح قد بلغت تقريباً ٥%.

وفي وثيقة أخرى[٤٠] بلغت ضريبة تنظيف الجرن من ٢% إلى ١%.

(٤) ضرائب الحراسات المتعلقة بالنقل (φυλακιται)

(أ) ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية

(φυλακιτικον أو θησαυροφυλακτικον)

حيث كانت المحاصيل الزراعية التي يتم جمعها من الحقول. تودع في المخازن الملكية (βασιλικον θησαυροι) سواء في القرى، أو في المراكز، أو في

الأقاليم. تمهيداً لنقلها فيما بعد إلى أقرب الموانئ النهرية على ظهر الدواب، ثم تنقل بعد ذلك عبر النهر إلى الإسكندرية[٤١].

ومما لا شك فيه أن الإدارة البطلمية في مصر عينت العدد من الحراس لحراسة هذه الصوامع، وذلك؛ لمنع عصابات اللصوص من الاقتراب منها أو اقتحامها وسرقة ما بداخلها، وهم الذين أطلق عليهم لقب" ثيساوروفيلاكيس" (θησαυροφυλακες)[٤٢].

ولقد ظهرت ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية في الوثائق بصيغتين مختلفتين لمعنى واحد، وهو ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية[٤٣].

الصيغة الأولى: هي (θησαυροφυλακτικον)[٤٤]

الصيغة الثانية: هي (φυλακτικον)[٤٥]

ولكن ناشري إحدى برديات" بيتري" "Petrie"[٤٦] ذكر أن (φυλακιτικον) كانت تعني حراسة الأرض وليس حراسة صومعة الغلال الملكية.

وتشير إحدى الوثائق[٤٧] أن هذه الضريبة كانت تحصل من المزارعين لدفع نفقات ومرتبات حراس الصوامع العامة/الملكية للغلال، لضمان حماية المحاصيل من الحرائق والسرقات.

ويؤكد ذلك أيضاً ما جاء في إحدى الوثائق[٤٨] بأن الحراس كانوا يحصلون علي مرتباتهم عيناً من المزارعين، ولقد بلغ أجر أحدهم أردب ونصف، وهذه البردية عبارة عن خطاب أرسله حارس يدعي سومويليس (Σομοηλις)، كان يقوم بحراسة صومعة الغلال العامة في قرية فيلادلفيا، إلى زينون، يطلب منه أن يعهد إليه بحراسة صومعة غلال إضافية في القرية نفسها، وذلك لأن الأردب ونصف الأردب الذي كان يحصل عليه من سكان القرية لم يعد كافياً لإطعامه وإطعام طفله.

وتطالعنا الوثائق بمقادير مختلفة لهذه الضريبة، وكذلك بنوعيات مختلفة لمدفوعياتها، ففي إحدى الوثائق التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م. كان مقدار هذه الضريبة تسعة أرادب[٤٩]. وفي أخرى تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م أيضا بلغ مقدارها أردبين من القمح[٥٠]. وفي وثيقة ثالثة[٥١] تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م بلغ مقدارها ستة دراخمات وفي وثيقة رابعة[٥٢] تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م كان مقدار هذه الضريبة نصف أردب من القمح، وفي موضع آخر من الوثيقة نفسها كان مقدارها ١٢/٥ أردب من القمح. وفي وثيقة خامسة[٥٣]تعود إلى نهاية القرن الثاني كان مقدارها أربع وعشرين أردباً من الشعير، وفي وثيقة سادسة[٥٤] جاء أن هذه الضريبة كانت تدفع شعيراً.

ويبدو أنه كان لهذه الضريبة معدل محدد، مقداره نصف أردب من القمح عن كل أرورة، لكن هذا المعدل ونوعيته كانا يتفاوتان تبعاً لمستوي وجودة الأرض ونوعية محصولها. وإذا كان أردب القمح وحدة تقدير محاصيل الحبوب الغذائية، فإنه كان يمكن تحويل قيمة الشعير والذرة وفقاً لنسب مقررة كانت كالتالي، الشعير إلى القمح ٥ :٣ الذرة إلى القمح ٥ :٣، وكانت هذه النسب سائدة في منتصف القرن الثالث ق.م ولكنه يبدو أنه كان يمكن دفع هذه الضريبة نقداً بدلاً من دفعها عيناً، وذلك وفقاً للسعر الرسمي السائد آنذاك[٥٥].

(ب) ضريبة حراسة الصحراء (Ερημοφυλακια)

لقد لعبت الصحراء دوراً اقتصادياً كبيراً في حياة المصريين القدماء. فقد كانت الصحراء الشرقية غنية بوجود المناجم والمحاجر والصحراء الغربية تتميز بخصوبة تربتها ووفرة آبار المياه الجوفية بها، بالإضافة إلى ذلك فقد لعبت الصحراء الشرقية دوراً هاماً في عصر البطالمة، حيث أن طرق هذه الصحراء، والتي كانت تربط موانئ البحر الأحمر من الشرق بالنيل من الغرب، كانت تنقل التجارة الشرقية القادمة عبر

البحر الأحمر، حيث كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر، ثم تنقل علي ظهور الدواب عبر طرق هذه الصحراء إلى النيل في الغرب[٥٦].

ولأهمية هذه الطرق، التي كانت تعج بالقوافل التجارية والمسافرين فقد اهتم البطالمة كما اهتم الفراعنة من قبلهم، بتأمينها وحمايتها من قطاع الطرق وهجمات لصوص البدو وغيرهم من الطامعين في البضائع التي تحملها القوافل التجارية[٥٧].

ولقد جعل الفراعنة من بين جهازهم الشرطي ما يختص بحماية الطرق الصحراوية والإشراف عليها، وهو ما أطلق عليه في العصر الفرعوني لقب (المازوري) ويعني "شرطة الصحراء" والتي اختصت بتأمين الطرق الصحراوية وحمايتها ضد هجمات قطاع الطرق، و إغارات البدو[٥٨].

وفي العصر البطلمي تغير لقب "المازوري" إلى لقب "إريموفيلاكيس" (Ερημοφυλακες) أي شرطة الصحراء أو حراس الصحراء. وتتكون الكلمة من مقطعين الأول منه هو إريموس (Ερημος) بمعني الصحراء أو الأرض المهجورة والثاني هو فيلاكس (φυλαξ) بمعني حارس "أي حارس الصحراء أو الأراضي المهجورة" [٥٩].

ومن أجل الأهمية التي اكتسبها حراس الصحراء نتيجة لحمايتهم للقوافل التجارية التي ترتاد الطرق الصحراوية، وتأمينها ضد قطاع الطرق واللصوص والمتشردين في الصحراء، فقد فرضت ضريبة علي مصدري ومستوردي البضائع من وإلي مصر، من أجل الإنفاق علي إعاشة أولئك الحراس ،عرفت باسم ضريبة حراسة الصحراء "إريموفيلاكيا" (Ερημοφυλακια) أو التي كانت تجبي بواسطة الملتزمين في محطات الجمارك[٦٠].

وأبرزت لنا بعض الوثائق أن منف كانت محطة لدفع المكوس المحلية علي ما يرد إليها من بضائع وما يصدر منها. ولقد جني من إحدى القوافل التي كانت متجهة

بين فيلادلفيا إلى منف مكوساً مختلفة كان من بينها مبلغاً من أجل حراسة الصحراء[٦١].

(٢) الضرائب المفروضة علي النقل النهري

لقد فرض البطالمة ضرائب مختلفة علي النقل النهري سواء علي السفن نفسها أو علي مالكيها أو علي قادة السفن الذين يعملون عليها، أو علي البضائع التي تحملها تلك السفن:

وكذلك علي تسجيل هذه البضائع ومن هذه الضرائب:

(١) ضريبة الإثني عشر (δωδεκαδραχμια)

ولقد أشارت إحدى الوثائق البردية[٦٢] والتي تعود إلى القرن الثالث ق.م إلى هذه الضريبة (δωδεκαδραχμια) والتي يفترض من اسمها أنها كانت تفرض بمقدار اثني عشر دراخمة علي كل مائة أردب من حمولة السفينة، ولكن نجد في نفس الوثيقة أن نفس القيمة المالية دفعت علي حمولة أقل في أماكن مختلفة[٦٣].

(٢) ضريبة المفتش (ερευνητικον).

وكانت تدفع من قبل ربابنة السفن، لصالح مرتبات مفتشي الجمارك المحلية (ερευνητικον) وكانت قيمتها تتفاوت من نحو نصف أوبول إلى أربع دراخمات[٦٤].

كما كان ربابنة السفن يقدمون قرابين للآلهة[٦٥] حامية الملاحة، ويبدو أنها كانت تتحول إلى ضرائب يجمعها كهنة هذه الآلهة[٦٦].

(٣) ضريبة كاتب السفينة (γραμματικκον του πλοιον)[*]

ولقد أشارت إحدى الوثائق[٦٧] إلى هذه الضريبة في ثلاث مواضع منها :-

23-" γραμματι(κ)κον δραχμαι δ "

وفي هذا الموضع قدرت قيمة هذه الضريبة بـــ أربعة دراخمات.

24- " γραμματι(κ)κον δραχμη α "

كما قدرت في هذا الموضع بما قيمته واحد دراخمة.

35- "γραμματι(κ)κον δραχμαι......"

وفي هذا الموضع فقدت قيمة هذه الضريبة، ولكن يبدو أنها اكثر من واحد دراخمة.

وكانت هذه الضريبة تدفع نظير مرتبات الموظفين الذين يسجلون شحنات السفن، ويرجح أن أرباب السفن كانوا هم الذين يدفعونها عن شحن سفنهم في الموانئ النهرية[٦٨].

و تبين لنا من المواضع الثلاث التي ذكرت فيها هذه الضريبة أن قيمتها كانت تتفاوت ما بين دراخمة واحدة وأربع دراخمات[٦٩] ولكننا لا نستطيع الجزم إذا كان مرد هذا التفاوت إلى كمية الشحنة أم إلى قيمتها أم إلى طول المسافة أم إلى ذلك كله!![٧٠].

(٤) ضريبة الإنزال/ أو رصيف الميناء (Επιβαθρα).

من المحتمل أنها كانت تدفع مقابل استخدام مكان لتفريغ الحمولة[٧١].

(٥) ومن خلال إحدى الوثائق البردية [٧٢] يتضح لنا أن الحكومة كانت تفرض ضرائب علي سفن علي سفن الأفراد سواء كانت مملوكة ملكية شخصية أم مستأجرة، وفيما يبد أن قيمة هذه الضريبة قد بلغت ثلث دخل المركب[٧٣].

(٦) كما يتبين لنا من إحدى البرديات[٧٤] والتي تعود إلى القرن الثالث أن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول السفن التي كان يمتلكها وكانت تروح وتعدو في قناة بطوليمائيس هورموس – ميناء الفيوم – حاملة الناس والبضائع، بحيث أن نصيب الملك كان ثلاثة أرباع دخل السفن ونصيب ملاحيها الربع الباقي. فضلاً

عن ذلك فإن الربانية كانوا يقدمون إلى الحراس (حراس الشواطئ) هدايا[٧٥]، ولعلها كانت جزءاً مما يحملونه من بضائع.

(٧) أجرة الحراسة: (Φυλακιτικα)

ويبدو أن هذه الضريبة كانت تفرض علي ربابنة السفن نظير مرتبات الحراس الذين يرافقونهم أثناء إبحارهم عبر النيل في طريقهم إلى الإسكندرية، لحمايتهم من إخطار اعتداءات القراصنة ويؤكد ذلك ما جاء في إحدى البرديات[٧٦] بأن أجرة مقدارها أربعة عشر دراخمة جبيت مقابل حراسة إحدى الشحنات أثناء نقلها عبر النيل من هيرانيسوس "في الفيوم" إلى الإسكندرية.

المكوس الجمركية:

لقد اشتمل نظام الرسوم الجمركية البطلمي علي أعمال الجمارك الداخلية والخارجية[٧٧].فقد فرضت الرسوم الداخلية بدرجات متفاوتة علي البضائع المستوردة والمصدرة[٧٨] والبضائع المنقولة إما عبر الحدود بين مصر العليا والوسطي، أو في النقاط الأخرى في البلاد، وأيضا بين إقليم وآخر [٧٩].

نعرف من خلال وثائق العصر الروماني أنه كان هناك عدد من الجمارك المحلية، عند حدود الأقاليم، ونهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية[٨٠] ولكن معلوماتنا طفيفة عن مثل هذه الجمارك المحلية في عصر البطالمة – كما ذكر "نصحي" فإنه يكون من الإسراف في الرأي أن نستقي معلوماتنا عن عصر البطالمة في هذا الصدد من خلال الوثائق الرومانية ولاسيما أن حدود الأقاليم لم تبق كما هي في العصر الروماني[٨١].

ولقد ذكر "روستوفيتزف" أنه كان توجد في عصر البطالمة جمارك في كرانيس، وباكخيايس، وسوكنوبايونيسوس، وفيلادلفيا، وغيرهم من الأماكن التي كانت تقع

علي حدود الصحراء في إقليم أرسينوي (الفيوم) وتربطهما بمنف طرق القوافل، وكانت تحصل في هذه الأماكن مكوس علي ما يرد إليها وما يصدر منها[٨٢].

كما نتبين من خلال إحدى الوثائق البردية[٨٣]. والتي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوس محطة لجباية المكوس المقررة علي انتقال الحيوانات من إقليم إلى آخر.

وتشير إحدى الوثائق البردية[٨٤]، التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إلى وجود محطة للمكوس في "هيرانيسوس" لجباية المكوس المقررة علي انتقال البضائع من إقليم إلى آخر، وجاء فيها:

"من إبيخاريس إلى خايريمون، تحية. حورس بن تبوس، يقوم بتصدير من "قرية" ثوينيثيميوس في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس، آنيتين من النبيذ لم تجب عليهما "ضريبة" الـ $^1/_{24}$ إلى اللقاء".

كما تشير أيضا إحدى البرديات [٨٥] إلى أن محطة المكوس الموجودة في هيرانيسوس كانت تقوم بجباية المكوس المقررة علي البضائع المرسلة منها إلي الإسكندرية.

وفي إحدى البرديات[٨٦] التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م ذكر في موضعين منها، محطة للمكوس في سخيديا (Σχεδια) وذكر ناشر البردية أن سخيديا كانت مكاناً ذو أهمية علي القناة التي تربط الإسكندرية بالفرع الكانوبي للنيل[٨٧].

وفي هذه المحطة كان يتم جباية المكوس المقررة علي البضائع التي تنقل عبر النيل إلى الإسكندرية، ولقد بلغ متوسط المكوس التي كانت تجبي علي البضائع من خلال هذه المحطة – من اثنين دراخمة إلى عشرة دراخمات[٨٨].

لقد ذكرت محطة مكوس سخيديا أيضا عند الجغرافي سترابون[٨٩] حيث ذكر أن "سخيديا تبعد عن الإسكندرية بحوالي أربعة سخينون (τετρασχοινον) وبها

مرسي (ναυσταθμον) للمراكب ذات الغرف التي يبحر عليها الحكام في طريقهم إلى مصر العليا (την ανω χωραν) كما أن بها أيضا مكس (τελωνιον) علي البضائع التي ترد إليها من الجنوب والتي تأتي إليها من الشمال".

كما كان يوجد في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس (الأشمونين)(*) مركز للشرطة (φυλακαι)، وفيه كانت تجبي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيل من منطقة طيبة[٩٠] ويطلق سترابون[٩١] علي هذا المركز، مركز شركة هرموبوليس (Ερμοπολιτικη φυλακη).

ويذكر لنا سترابون[٩٢] مركزاً آخراً من مراكز الشرطة، والتي كان من بين مهامها جباية المكوس الجمركية المقررة علي البضائع المرسلة عبر النهر من طيبة إلى الإسكندرية، وهو مركز شرطة طيبة (Θηβαικη φυλακη)، بالقرب من القناة المؤدية إلى تانيس (Τανις) (تونة الجبل(*)) أي القناة التي نعرفها اليوم باسم بحر يوسف[٩٣].

ويستخلص "فريزر" (Fraser) من ذلك كله أنه كان يوجد في هذه المنطقة، أي المنطقة الواقعة في جنوب إقليم هرموبوليس وفي شمال منطقة طيبة، مركزان للشرطة، وأنه كانت تجبي مكوس جمركية عند بعض مراكز الشرطة إن لم يكن جميعها[٩٤].

ونستخلص من إحدى برديات الحيبة[٩٥] والتي تعود عهد بطلميوس الثاني، أن البطالمة قد أقاموا في أنحاء البلاد مراكز عديدة للشرطة (φυλακαι)، وأنه كان من بينها مراكز كثيرة علي النيل لتأمين سلامة الملاحة النهرية وضبط الملاحين الهاربين من السفن الملكية التجارية. وقد جاء في إحدى فقراتها:[٩٦]

"........وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلص، بالمثل، اترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة ... من الأسطول، وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة".

و تدل هذه البردية، علي وجود العديد من مراكز الحراسة علي امتداد نهر النيل تخضع لقيادة واحدة، وأن من مهام تلك المراكز هو ضبط الملاحين الهاربين من العمل في الأسطول الملكي، وإعادتهم إلى العمل مرة أخرى وكذلك مراقبة السفن التي تروح وتغدو عبر النيل وخاصة الملكية.

أيضا جاء في فقرة أخرى، من فقرات البردية ذاتها(٩٧):

"الأشخاص المبحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام......في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء الليل....وأي من الأشخاص يفاجئ بطقس سئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه".

ونخلص من هذه الفقرة أيضا إلى أنه كان هناك العديد من مراكز الحراسة علي امتداد نهر النيل، وكذلك لأن "الأماكن المحددة" المذكورة في البردية، لابد أنها مراكز الشرطة أو علي الأقل أماكن قريبة منها، ويبدو أن تلك المراكز لم يكن يفصل بينها مسافات بعيدة، وذلك طبقاً لما جاء في البردية – حتى يستطيع الملاحون إذ ما اضطرتهم الظروف إلى أن يرسوا علي ضفة النيل يمكنهم اللجوء إلى أقرب مركز للشرطة.

في عهد فيلادلفوس كانت مهمة حماية النقل النهري موكلة إلى الشرطة النظامية، التي تكونت في الأساس لهذا الغرض، ولكن في البر فقط، ثم أوكل إليها، بالإضافة إلى مهامها الأمنية في تأمين وحماية النقل النهري والبري، مهمة تحصيل

الضرائب المكوس الجمركية في محطات الجمارك المنتشرة في جميع أنحاء البلاد وعلي الطرق المائية[٩٨].

ولقد تردد في العديد من الوثائق البردية ذكر محطة للمكوس الجمركية موجودة في ممفيس (منف)، ومنها ما جاء في إحدى برديات الحيبة[٩٩] والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م.

"εμ Μεμφει γραμματικον δραχ μη α., επι κατω φυλακης"

ويبدو أن هذه المحطة كانت مركزاً للحراسة كان من مهامها تحصيل الرسوم الجمركية عن البضائع التي ترد إلى ممفيس وتصدر منها.

كما ورد ذكرها أيضا في إحدى برديات زينون[١٠٠] والتي تعود إلى العام (٢٦١ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من أحد رجال البلاط الملكي في الإسكندرية يشكو فيه من أن أحد موظفي سوسيستراتوس (Σωσιστρατος) رئيس محطة المكوس الجمركية في ممفيس، قد صادر وباع بعض الحديد الذي وجدوه علي أحد مراكبه.

ويبدو من خلال هذه البردية أن مهمة موظفي محطات المكوس لم تكن فقط تحصيل الرسوم الجمركية المقررة علي البضائع التي تحملها السفن، وإنما أيضاً إخضاع هذه السفن إلى تفتيش دقيق، ربما للتأكد من عدم وجود بضائع أو سلع لم تجب عليها مكوساً.

وفي بردية أخرى[١٠١] تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م تتحدث عن تحصيل مكوس جمركية عن شحنات الغلال التي تمر بمحطة مكوس منف في طريقها إلى الإسكندرية. ولقد كانت قيمة المكوس الجمركية في ممفيس تقدر علي كل مائة أردب من حمولة السفينة بحيث يدفع علي كل مائة أردب، نولون (ναυλον) يقدر بمبلغ (٤٥) دراخمة نحاسية و (٤) دراخمات فضية.

وتشير بردية أخرى(١٠٢) تعود إلى عهد بطلميوس الرابع فيلوباتور، علي ما يبدو، إلى أن ممفيس كانت مركزاً للحراسة النهرية، ومقراً للمفتشين الذين يراقبون شحن السفن، ولكن يبدو أن هدف هؤلاء المفتشين لم يكن فقط مراقبة شحن السفن بل يبدو أيضاً انه كان يدخل في نطاق عملهم تحصيل المكوس المحلية علي البضائع الواردة إلى ممفيس أو الصادرة عنها، أو لعل هذا المركز كان يضم مكاتب لتفتيش السفن وأخرى لتحصيل المكوس المحلية(١٠٣).

وتشير بعض الوثائق البردية(١٠٤) إلى وجود طريق نهري يربط ممفيس بالإسكندرية منها وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م(١٠٥) تتحدث عن نقل كمية من الغلال من ممفيس إلى الإسكندرية، جاء فيها:

".......في الرابع والعشرين من شهر مسري يقر ديونيسيوس البحار (تاوكليروس) بأنه قد شحن فوق ظهر مركب مملوكة لإكسينودوس وإسكندر، وربانها اكتيوريس بن باسيس من ممفيس، من خلال نيخمبيس، وكيل الكاتب الملكي للنقل إلى الصومعة الملكية في الإسكندرية".

وبالإضافة إلى الطريق النهري الذي يربط ممفيس بالإسكندرية كان هناك طريق بري يربطهما بفيلادلفيا(١٠٦) وكانت القافلة التجارية التي تتجه منها إلى ممفيس، عليها أن تدفع في محطة المكوس الآتي: ٠،٥٪ من ثمن الحبوب بالإضافة إلى ١،٠٠٪ من ثمن دابة الحمل، ومبلغ آخر من أجل حراسة الصحراء، ومبلغ من أجل "ميناء ممفيس" ويبدو أن هذه المكوس كانت من أجل تحسين الطرق، وتسهيلها بين ممفيس وفيلادلفيا، مما يساعد علي زيادة التبادل التجاري بينهما(١٠٧).

ومما سبق يتضح لنا أن ممفيس كانت تشهد نشاطاً تجارياً كبيراً، وخاصة فيما يتعلق بمسألة النقل، سواء البضائع التي تنقلها منها إلى الإسكندرية أو التي ترد من الإسكندرية إليها (نهراً) أو تلك التي تحملها القوافل من فيلادلفيا إليها أو منها إلى

فيلادلفيا، مما جعل منها مقراً هاماً لتحصيل الرسوم الجمركية ، كما كانت مركزاً هاماً لحراسة السفن، ومقراً للمفتشين.

وتشير إحدى الوثائق البردية[١٠٨] إلى المكوس الجمركية التي كانت تجبي علي البضائع التي كانت تمر من بيلوزيون (Πηλουσιωι) إلى الإسكندرية، حيث تحتوي هذه البردية علي تقييم مفصل لبضاعة مرسلة، عبرت من منفذ الرسوم الجمركية في بلوزيوم في طريقها إلى الإسكندرية، وكانت تلك البضائع مشحونة علي ظهر سفينتين يقودهما كل من باترون (Πατρων) وهيراكليديس (Ηρακλειδης) ومن المحتمل أن هاتين السفينتين هما جزء من أسطول أبوللونيوس (وزير مالية بطلميوس الثاني)، أي أن هذه الوثيقة البردية تتضمن المبالغ المستحقة من أبوللونيوس عن البضائع التي استوردها من سوريا في العام السابع والعشرين من عهد فيلادلفوس، ونستخلص منها أن البضائع المستوردة من الخارج كانت تنقسم إلى أربع فئات تبعاً لما يجبي عن قيمة كل منها من المكوس الجمركية[١٠٩].

(١) الفئة الأولى: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٥٠%[١١٠] وكانت تشمل النبيذ الحلو والنبيذ المكرر والنطل (وهو أول ما يرفع عن عصارة العنب السلاف) والزيت[١١١].

(٢) الفئة الثانية: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٣٣ ١/٣%[١١٢]. وكانت تشمل نبيذ خيوس وثاسوس[*][١١٣].

وربما تعطينا كلمة "εισαγωγης" معني دقيق عن استيراد النبيذ من الخارج، حيث كانت تعني الرسوم الجمركية المفروضة علي النبيذ بأنواعه. وأنها كانت متغيرة القيمة تبعاً لجودة الصنف منه[١١٤].

(٣) الفئة الثالثة: وهي البضائع التي كان يجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٢٥%[١١٥] وكانت تشمل عسل اتيكا و رودس و ليكيا وغيرها من البلاد الإفريقية، وكذلك الجبن واللحوم و الأسماك المجففة والإسفنج والجوز والرومان والآنية الفخارية[١١٦].

(٤) الفئة الرابعة: وهي البضائع التي كان يجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٢٠ %[١١٧] وكانت تشمل الصوف فقط[١١٨].

وفضلاً عن هذه المكوس المرتفعة كانت هناك ضرائب إضافية تجبي لأغراض مختلفة منها:–

١– ضريبة الباب (أو الداخل) (διαπυλιον)[١١٩] : وكانت تفرض علي البضائع التي تنقل إلى داخل البلاد، أي التي تغادر بيلوزيون متجهة إلى الإسكندرية[١٢٠].

٢– ضريبة صيانة أسطول (Τριηραρχημα)[١٢١] : وكانت تفرض من أجل صيانة الأسطول، وكانت متعددة الأشكال [١٢٢].

٣– ضريبة الـ (Εκατοστη)[١٢٣]: وهي ضريبة إضافية كانت تجبي في بلوزيوم علي هيئة رسوم للميناء المحلي، وكانت تقدر بـ ١% من مجمل قيمة البضائع الواردة[١٢٤].

٤– ضريبة (τετρακοσιαστη): يبدو من اسمها أنها كانت تجبي بواقع ¼ % من قيمة البضائع الواردة[١٢٥].

٥– ضريبة (διακοσιαστη): هي ضريبة إضافية كانت تجبي في الإسكندرية بواقع ½ % من قيمة الواردات[١٢٦].

٦- ضريبة الإبحار (ευπλοιας):كانت تفرض بواقع نصف أوبول عن الميتريتيس، ويبدو أنها كانت تجبي من أجل صيانة منارة الإسكندرية(١٢٧) أو ربما كانت مخصصة لإيزيس آلهة فاروس(١٢٨).

ومما سبق يتضح لنا أيضا، مدي قيمة بلوزيون كمفتاح لمصر في الشرق تدخل عن طريقه كل منتجات سورية، كما كانت جماركها علي جانب كبير من النشاط في القرن الثالث ق.م ولكن بالرغم من ذلك، فإن نشاط بلوزيوم لم يكن شيئاً بالنسبة لنشاط الإسكندرية التي كانت موانيها تجذب إليها أنظار الشرق والغرب، فضلاً عن أن موانيها النهرية والتي كانت متصلة بالنيل عن طريق ترعة رشيد. كانت علي اتصال مباشر بطريق القوافل الموصل إلى أعماق القارة الإفريقية، وهكذا كانت الإسكندرية هي المركز الأساس الذي تستقبل عن طريقة مصر كل ما تحتاجه إليه من الخارج(١٢٩).

ولقد اتخذ البطالمة مجموعة من التدابير كان من شأنها منع أي محاولات للتهرب من دفع المكوس الجمركية المقررة وتبين لنا ذلك من خلال إحدى الوثائق البردية(١٣٠) والتي تضمنت أمراً ملكياً جاء فيه:

١- كان محظوراً منح إعفاءات من الأموال الملكية.

٢- عدم السماح بنقل أي سلع عبر النيل دون الحصول علي ترخيص (Συμβολον) رسمي يصدره الموظف المختص وتودع صورة منه عند موظف أخرى مختص(١٣١).

ويبدو أن هذا التهرب كان يحدث علي الأقل في بعض الأحيان عن طريق الاستعانة بذوي النفوذ، ذلك أن رسالة(١٣٢) موجهة إلى زينون (وكيل أعمال أبوللونيوس وزير مالية بطلميوس الثاني) تحدثنا جباية مكوس جمركية علي الملابس المرسلة إلى الإسكندرية من ممفيس أو ما يجاورها، ويؤكد كاتب البردية أن شخصاً

مثل زينون يستطيع التخلص من مثل هذه المضايقات. وليس هذا هو المثل الوحيد الذي ينم عن الالتجاء إلى ذوي النفوذ للإعفاء من المكوس الجمركية، حيث تحدثنا إحدى البرديات أن زينون وكيل أعمال أبوللونيوس قد قام باستيراد شحنة من البضائع والعبيد من غزا (Gazah) ولكن موظفي الجمارك قاموا بمصادرتها وكذلك العبيد، وذلك لأنه لم تحصل عنهم المكوس الجمركية المقررة، وأيضاً لعدم وجود تصريح رسمي بهم. وعندما علم أبوللونيوس ووكيله كريتون (Κριτον) صرحوا إلى موظفي الجمارك بأن تلك البضائع تخص زينون، وبالتالي استعادهم زينون مرة أخرى[١٣٣].

ولضمان عدم التهرب من دفع المكوس الجمركية، أيضا كان قباطنة السفن قبل أن يبحروا بحمولاتهم عليهم أن يقسموا بأنهم لن يمروا بمراكز الشرطة دون أن يقفوا. وذلك لدفع الرسوم المقررة علي ما يحملون من بضائع. ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات "زينون"[١٣٤] بأن شخصاً يدعي "ميتخوبسيس" (Μετχωψις) ربان مركب مملوكة لأبوللونيوس يقسم بأنه إذا شحن سفينة ببضائع عليها مكوس جمركية، فإنه لن يمر بمراكز الشرطة دون أن يقف.

وبالإضافة إلى المكوس الجمركية التي كانت تفرض علي انتقال البضائع والحيوانات، فقد كانت تفرض مكوس علي المسافرين عبر الطرق المؤدية من الإسكندرية إلى داخل البلاد (Χωρα) ونتبين ذلك من خلال القرار الملكي[١٣٥].

الذي نص علي أن :–

"الأشخاص الذين يسافرون علي الأقدام من الإسكندرية إلى داخل البلاد بالطريق البري الذي يؤدي إلى........والأشخاص الذين يعبرون عن ضفة إلى أخرى يجب ألا يدفعوا و ألا يؤخذ منهم اكثر من العوائد القانونية".

ولكن هذا القرار الذي نستقر منه هذه الحقيقة لا يحوي بمقتضاه[١٣٦] وإن دل هذا القرار علي شئ، فإنما يدل علي أن فرض عوائد علي المسافرين، كما يدل علي عبث المكلفين بجمع هذه العوائد إذا يبدو أنهم كانوا يستبدون بالمسافرين ويجبون منهم لفائد لهم الخاصة اكثر مما يفرضه القانون[١٣٧] وإذا كانت هذه الوثيقة لا تكشف هوية المكلفين بجمع العوائد علي المسافرين فإنه يبدو انه كان يقوم بذلك ملتزمون[١٣٨].

ولقد تنوعت الوثائق[١٣٩] التي نتبين منها فرض رسوم علي من يسافروا أو ينتقلوا من إحدى ضفتي النيل إلى أخرى . وجاء في إحدى هذه الوثائق :-

"في الخامس من شهر كيهك، العام السابع والأربعين قدم سيبيوس إلى الخزانة المالية الملكية في كروكوديلوبوليس التي يتولي إدارتها أنطيوخوس رسم العبور (Προμιδων) من" باثوريس" (Παθωρης) عن السنة نفسها، أربعمائة دراخمة".

ونظراً لكبر المبلغ المذكور في الوثيقة، يبدو أن سيبيوس الذي قام بدفع الضريبة في الخزانة المالية الملكية في كروكوديلوبوليس، كان ملتزم هذه الضريبة، ولا مجال هنا لافتراض أن كروكوديلوبوليس كانت عاصمة إقليم أرسينوي وإنما – وكما جاء في الوثيقة – كانت عاصمة إقليم "باثوريس" التي كان بهاخزانة مالية تم إيداع رسم العبور بها[١٤٠] ويتبين من وثائق عديدة أن رسوم العبور – عوائد المسافرين- (συνταξεις προμιδων) كانت تؤدي إلى الخزائن المالية الملكية في أماكن مختلفة مثل الحيبة و إدفو و ديوسبوليس ماجنا وأرسينوي[١٤١].

وإزاء حرص البطالمة الشديد علي مواردهم من تحصيل الضرائب علي اختلاف أنواعها، فأنه يستبعد أن يكونوا قد تركوا مسألة نقل البضائع بطرق القوافل أو غيرها من الطرق البرية دون تنظيمها علي نمط يماثل نمط نقلها بالنيل[١٤٢].

وكان الغرض الأساسي من فرض المكوس الجمركية الداخلية هو ملء الخزانة المالية البطلمية بأكبر قدر من عوائد تلك الجمارك، لذلك فقد كانت المكوس الجمركية الداخلية اكثر أهمية من تلك المفروضة لعي البضائع القادمة من الخارج[١٤٣] والتي كان الهدف الأساسي منها حسب قول "فريزر" هو حماية الصناعات الوطنية وبشكل خاص الاحتكارات الملكية، وكانت تفرض بشكل خاص علي السلع التي لها نظير داخل البلاد[١٤٤] ولوأن "بريو" تري أن الغرض الأساسي من المكوس الجمركية المرتفعة، لم يكن حماية المنتجات المصرية في حد ذاتها، بقدر ما كان الغرض منها حماية موارد الملك البطلمي منها[١٤٥].

ثانياً: العصر الروماني:

بعد أن تحدثنا عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة علي النقل في العصر البطلمي، يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة علي النقل في مصر في عصر الرومان.

أولاً: الضرائب:

فرض الرومان العديد من الضرائب علي النقل البري والنهري، أي علي البضائع التي تنقل براً من إقليم إلى آخر، أو من مختلف الأقاليم إلى الإسكندرية في حالة النقل النهري، أو علي القوافل التجارية التي تنقل البضائع عبر الطريق الصحراوية التي تربط بين النيل والبحر الأحمر، فضلاً عن انهم فرضوا ضرائب عديدة وبأشكال مختلفة علي دواب النقل.

(١) الضرائب المفروضة علي دواب النقل:

عندما غزا "أوكتافيوس" مصر ظلت أغلب أراضي مصر الجيدة في حوزة الإمبراطور الجديد. وتطورت الملكية الخاصة للحيوانات المنزلية بجميع أنواعها، ومن بينها حيوانات النقل، تطوراً تدريجياً يكاد يشبه في جانب منه تطور الملكية الخاصة

للأراضي[١٤٦] فقد منح بعض الأفراد حق امتلاك الحيوانات بصفة دائمة في حالة الموافقة علي دفع ضريبة سنوية ثابتة[١٤٧].

ولقد كان علي ملاك الماشية أن يقدموا تقريراً سنوياً إلى الحكومة بما في حوزتهم من ماشية وخاصة تلك التي تستخدم في النقل وذلك حتى يتسنى للحكومة فرض الضرائب اللازمة عليها.

ولقد كانت تقارير الماشية (απογραφαι προβατων) ترسل إلى حاكم الإقليم (الاستراتيجوس) والكاتب الملكي (الباسيليكوجراميتوس) والي موظفين آخرين تربطهم علاقة بذلك[١٤٨].

تقارير الجمال (απογραφαι καμηλων).

أول تقرير للجمال يمكن تحديده، يعود إلى العام ١٣٦ م. ولقد بلغ عدد تقارير الجمال من العام ١٣٦ م إلى ٢١٦- ٢١٧م واحد وثلاثين تقريراً من قري مختلفة، مثل قرية "ديونيسياس" و "كرانيس" ومن مدينة أرسينوي. ولكن الغالبية العظمي من تلك التقارير جاءت من سوكنوبايونيسوس، بداية طريق القوافل التجارية الهامة[١٤٩].

وأول تقرير للجمال[١٥٠] والذي يعود للعام ١٣٦/١٣٤م اعد من قبل أحد مربي الجمال (καμηλοτροφος) من قرية كرانيس ومرسل إلى ستراتيجوس إقليم أرسينوي وهذا التقرير مشفوع بقسم بأن هذا المربي في حوزته الجمال ما يصل إلى اثنين وسبعين جملاً، وخمس وخمسون منهم كاملي النمو وسبعة عشر، لم يكتمل نموهم بعد، كما اشتمل التقرير أيضا علي أسماء ملاك الجمال، ويفترض ناشر البردية أن مربي الجمال، والذي يدعي "ديوسقوروس" يعمل كرئيس أو أكبر أفراد نقابة ملاك الجمال سناً، وقد شاركه في عمل هذا التقرير ستة من أكبر أعضاء النقابة سناً[١٥١].

تقارير الحمير (απογραφαι ονων)

لم تكن تقارير الحمير متوافرة بكثرة مثل تقارير الجمال، ويرجع "والاس" قلتها إلى سببين محتملين:

أولاً: أن الحمير لم تكن جميعها خاضعة لفرض الضرائب.

ثانياً: أن التقارير الخاصة بالحمير التي تخضع للضرائب، ربما أعدت بطريقة ما تختلف عن تلك التي أعدت بها التقارير الصادرة من ملاك الجمال[١٥٢].

ولقد اختلف المؤرخون حول إرسال التقارير الخاصة بالحمير والغرض منها، فبينما يري "مير" (Meyer) [١٥٣]. أن تقارير الحمير كانت ترسل إلى موظفي الأقاليم (الاستراتيجوس و الباسيليكوجراميتوس) بغرض إعداد قوائم بالحمير التي تخضع للضرائب واحتساب قيمة الضرائب المختلفة. فإن"لليويلين"[١٥٤] يرفض رأي "مير" هذا علي أساس أن "مير" استند علي أن التقارير كانت ترسل إلى موظفي الإقليم بينما ثبت من خلال الوثائق البردية أن التقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن أن "مير"[١٥٥] افترض أن بردية (P. Hamb.I.33) كانت عبارة عن قائمة لملاك الحمير العموميين والخصوصيين، وان هذه القائمة جمعت بغرض فرض الضرائب، بينما يري "لليويلين" أن هذا الافتراض مشكوك فيه، لأن الوثيقة يبدو أنها أعدت بغرض تسجيل محترفي مهنة النقل (ανηλαται) وعدد حميرهم التي استخدمت في نقل الغلال وليس بغرض فرض الضرائب[١٥٦].ويري "سباستيان"[١٥٧] (Sijpesteijn) أن التقارير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب بغرض إعفاء الأشخاص الذين يستخدمون حميرهم في الزراعة أو التجارة من دفع ضرائب علي تلك الحيوانات.

ويري "والاس" أن تقارير الحمير لم تكن ترسل إلى الاستراتيجوس و الباسيليكوجراميتوس كما في حالة الجمال. والماشية الأخرى (مثل، الأغنام والماعز)

بل كانت ترسل مباشرة إلى جامعي الضرائب المفروضة علي الحمير، وإن كان هناك بعض التقارير الخاصة بالحمير كانت قد أرسلت إلى موظفي الإقليم[١٥٨].

كما أن "والاس" يري أن قيمة الضريبة المفروضة علي ذكر الحمار كانت أعلي أو أقل من القيمة المفروضة علي أنثى الحمار. أو ربما واحداً من تلك الفئات لم تكن خاضعة لفرض الضرائب أو الخدمة في السخرة[١٥٩] وان الحمير المستخدمة في الأعمال الخاصة بمالكها اختلفت عن تلك التي تم تأجيرها للآخرين[١٦٠].

ويتضح أن ملاك الحمير كانوا يرسلون تقارير بما في حوزتهم من حمير إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن إرسالها إلى موظفي الأقاليم بغرض احتساب قيمة الضرائب المفروضة علي تلك الحمير، ولكن يبدو أن الحمير التي كانت تستخدم في الزراعة وربما تلك التي كانت تستخدم في التجارة قد أعفيت من فرض الضرائب، ويبدو أن الحمير التي كانت تخضع للضرائب هي تلك الحمير التي كانت تستخدم في النقل فقط، وبشكل خاص الحمير المملوكة ملكية شخصية، فلا يعقل أن الحمير العامة المملوكة للدولة والتي كانت والتي كانت تستخدم في النقل أيضاً، كانت خاضعة لفرض الضرائب.

بعد أن تناولنا الحديث عن تقارير الدواب التي كانت تستخدم في النقل والغرض منها، ومن الذي كان يرسلها، ومن الذي كانت ترسل إليه، سنتناول الآن الحديث عن الضرائب المفروضة علي دواب النقل، وسنكتفي هنا بعرض الضرائب المفروضة علي الحمير والجمال.

(أ) الضرائب المفروضة علي الحمير (Τελεσμα ονων)

لقد كان هناك العديد من الضرائب التي كانت مفروضة علي الحمير منها:

١- ضريبة (πενθημερος ονων)=(عمل الحمير للدولة لمدة خمسة أيام)

وقد فرضت فقط علي ملاك الحمير، وكان ملاك الحمير طبقاً لهذه الضريبة، إما أن يقدموا الحمير إلى الدولة لكي تظل تحت تصرفها لمدة خمسة أيام، أو انهم عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الملكية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خمسة أيام[١٦١] وذلك طبقاً لما جاء في بردية [١٦٢] ذكرت أن بعض الأشخاص قد قدموا حميرهم للعمل لدي الدولة، بينما آخرون لم يكونوا يملكون حميراً قد قدموا كمية من الغلال تعادل قيمة العمل الذي كانت حميرهم ستؤديه لدي الحكومة.

ويشير "لليويلين" إلى أن ملاك الحمير أيضاً كانوا يقدمون إلى الدولة غلالاً أو أموالاً، مقابل إعفائهم من ضريبة الخمسة أيام المفروضة علي الحمير (πενεθημερος ονων) ويستند في رأيه هذا إلى ما جاء في إحدى البرديات حيث أن أحد ملاك الحمير كان عليه أن يدفع ٧/٩٧ من سعر الحمار، أو الحمير التي كان يملكها مقابل إعفاءه من هذه الضريبة[١٦٣] وأيضاً إلى ما جاء في إحدى البرديات[١٦٤] بأن أحد ملاك الحمير دفع ثمانية دراخمات مقابل الإعفاء.

٢– ضريبة الستة دراخمات (εξαδραχμια)

وقد فرضت علي الحمير بقيمة سنوية تعادل ستة دراخمات وكان الملتزمون المختصون بتحصيل هذه الضريبة يطلق عليهم (εξειληφοτες) أي محصلو ضريبة الستة دراخمات[١٦٥] والتقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إليهم لتقييم الضريبة المفروضة عليهم وغالبية التقارير الخاصة بالحمير أتت إما من إقليم أوكسيرينخوس أو من إقليم هرموبوليس، و أرسلت إلى ملتزمي ضريبة الست دراخمات [١٦٦] والجدول الآتي يوضح ذلك.

الضريبة	المكان	التاريخ	المرجع
οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων	أوكسيرينخوس	٣–٤ ق.م	P. Oxy, XII, 1457.

P. S. 1, VII, 785	٩٣ م	هرموبوليس	οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων
P. Sarap. 3	١١٩م	هرموبوليس	οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων

وعلي الرغم من أن الضريبة كانت تسمي ضريبة الست دراخمات نسبة إلى مقدارها، إلا أن هناك من الوثائق ما يشير إلى أن هذه الضريبة دفعت بمقدار خمسة دراخمات وواحد أوبول(١٦٧).

ويرجع "لليويلين" هذا التناقض بين اسم الضريبة وبين الكمية المدفوعة إلى أن بعض الأشخاص ربما سعوا إلى الإعفاء أو الخصم من جزء من هذه الضريبة(١٦٨).

٣– ضريبة (διπλωμα ονων):

ويدل اسمها "ضريبة الترخيص" (License tax) علي أن دافعها ربما تمتع بالإعفاء من شئ ما(١٦٩) ويشير "لليولين" إلى أن دافعها ربما اعفي من العمل في خدمة الدولة(١٧٠).

(ب) الضرائب المفروضة علي الجمال (Τελεσμα καμηλων)

ويرجع فرضها إلى العام من ١٣٦ ميلادية إلى العام ٢١٦ ميلادية وذلك حسب التقارير المتعلقة بالجمال والتي أرسلت من قبل مربي الجمال إلى ستراتيجوس إقليم أرسينوي لاحتساب الضرائب المفروضة عليها(١٧١).

وتشير هذه التقارير إلى نوعين من الجمال، الجمال الناضجة (Τελειοι καμηλοι) والجمال غير الناضجة (Πωλοι καμηλοι)(١٧٢). ويشير "والاس" إلى أن الجمال غير الناضجة ربما لم تكن تخضع للضرائب، علي أساس أنها لم تدرب علي الخدمة في القوافل التجارية وعلي الرغم من ذلك فإنه ليس هناك دليلاً أكيد بأن الجمال الصغيرة في العصر الروماني كانت تعفي من فرض الضرائب لفترة طويلة (١٧٣) وفي إقليم أرسينوي ربما كانت الضرائب المفروضة علي الجمال

تقدر بـ عشرة دراخمات عن الجمل الواحد في العام[١٧٤]. ولكن يبدو أن هذه القيمة كانت غير ثابتة حيث نتبين من خلال إحدى البرديات[١٧٥] وهي عبارة عن قائمة بالمبالغ المدفوعة من قبل بعض الأشخاص كضريبة علي ما يمتلكونه من جمال. أن قيمة الضريبة كانت غير منتظمة أو ليست ثابتة، حيث جاء في هذه البردية أن قيمة الضريبة كانت ١١ دراخمة وذكرت هذه القيمة ثلاث مرات "كما جاءت القيمة (٥) دراخمات (٤) أوبول "مرتين"، و(٦) دراخمات، ٢ دراخمة "مرتين"، ودراخمة "مرة واحدة"و(١١) دراخمات خصصت للـ (φορος δευτερος) "إيجار ثان" علي الرغم من أن "والاس" يشير إلى عدم وجود دليل علي أن الـ (φορος) أو "الإيجار" قد دفع من قبل مستأجري الجمال أو الحمير من الدولة[١٧٦].

(ج) ضرائب الحراسة(Τελος φυλακια)

كانت تفرض مقابل توفير الحراسات اللازمة لتأمين البضائع المنقولة أو تأمين المسافرين أنفسهم، وكانت تصرف لإعاشة الحراس الذين يقومون بهذه الخدمات، ومن هؤلاء الحراس.

(١) حراس الصحراء (Ερημοφυλακες)

وقد كان وجودهم ضرورياً لحماية القوافل التجارية التي تسافر بين الفيوم وواحات الصحراء الغربية (الصحراء الليبية) وقوافل الحمير والجمال التي تمر بين الفيوم و ممفيس[١٧٧] فضلاً عن حماية البضائع المستوردة والمصدرة من والي مصر، إذ أن حراس الصحراء كانوا يقيمون في العديد من مراكز أو أبراج الحراس والمحطات علي امتداد الطرق الصحراوية وخاصة تلك التي تربط بين النيل والبحر الأحمر وذلك لتأمين المسافرين والبضائع المنقولة عبر تلك الطرق ضد قطاع الطرق واللصوص وجباية المكوس الجمركية منها في الوقت نفسه[١٧٨].

وفي إقليم أرسينوي كانت ضريبة حراس الصحراء تجبي علي حدود الإقليم، ويفترض "والاس" أن هذه الضريبة كانت ضريبة إضافية بلغت ٣% علي المرور بين إقليم أرسينوي وواحات الصحراء الغربية. ولقد جمعت بغرض إعاشة شرطة الصحراء، ومع أنه ليس هناك دليل علي أن هذه الضريبة قد فرضت علي البضائع المنقولة إلا أنه ليس من الممكن ألا تكون هذه الضريبة قد فرضت خاصة وأنه في وقت الثورات ووقت زيادة هجمات اللصوص وقطاع الطرق، كان وجود شرطة الصحراء ضرورة لا غني عنها[١٧٩].

إن ضريبة حراس الصحراء، وهي الوحيدة من بين الضرائب المفروضة في محطات المكوس الموجودة علي حدود إقليم أرسينوي التي كانت تجبي علي الجمال والحمير التي لم تكن تحمل حمولات، ولم يكونوا أنفسهم بغرض التصدير. وكانت هذه الضريبة علي الحمير التي لا تحمل حمولات تقدر بدراخمة واحدة، وعلي الجمال التي لا تحمل حمولات بقيمة (٢) دراخمة[١٨٠] فكانت الجمال التي تسافر بين "بروسوبيس" (Προσοπιτος) في الدلتا وبين سوكنوبايونيسوس في أرسينوي، تفرض عليها ضريبة قدرها ٨ دراخمات[١٨١]. ولابد أن هذه الضريبة قد حصلت علي تلك الإيصالات المستخرجة من محطات المكوس القائمة علي حدود الأقاليم الثلاثة التي مرت بها الجمال أثناء رحلتها، مقابل السماح لها بالمرور، ويفترض "والاس" أن الثمانية دراخمات التي حصلت علي الجمال كانت ستة دراخمة ضريبة علي الجمال و دراخمتان لصالح ضريبة حراس الصحراء[١٨٢].

(٢) حراس النهر (Ποταμοφυλακες)

اتسمت عمليات النقل النهري منذ القرن الأول الميلادي بالسمة العسكرية فقد شارك الجنود في الإشراف علي السفن المحملة بالبضائع في النيل[١٨٣] وتذكر لنا الوثائق انه في عام ١٣م، كان المرافق لشحنات القمح كحارس أو (إبيبلوس) لها جندي من الكتيبة الثانية والعشرين. وفي عام ٤٢ رافق قائد المائة (هكاتونتارخي)

(Εκατονταρχη) حمولة سفينة من القمح كانت مبحرة من النيل كحارس أو إبيبلوس لها[١٨٤] كما تشير إحدى البرديات[١٨٥] والتي تعود إلى عام ٧٧م، إلى أن حارس من الفيلق الثاني كان يرافق سفينة محملة بالبضائع في رحلتها إلى الإسكندرية.

وكانت مهمة هؤلاء الحراس حماية السفن وما تحمله من بضائع ضد أي خطر قد تتعرض له أثناء رحلتها[١٨٦].

ومن أجل الإنفاق علي حراس النهري كانت تجبي ضريبة (υπερ ποταμοφυλακιδων) خاصة بهم يطلق عليها اسم" بوتاموفيلاكيدون" أو "ضريبة الحراسة النهرية"، والتي اختلفت قيمتها من مكان لآخر فمن نقش من الفانتين كانت تجبي بمقدار دراخمة واحدة وثلاثة أوبولات أو دراخمة واحدة وأربعة أوبولات، وذلك بعد عام ١٢٨م، وفي جنوب غرب طيبة كان مقدارها أربعة أوبولات في عام ٧٦م، وفي الفيوم اختلفت من قرية إلى أخرى. ففي قرية يوهيميريا مثلاً كانت واحد ونصف أوبول، وفي سوكنوبايونيسوس كانت واحد أوبول، وبالرغم من ذلك وجد إيصال في سوكنوبايونيسوس يرجع إلى العام ١٧٤م قيمته دراخمة واحدة وأربعة وثلاثة أرباع الأوبول[١٨٧] وربما تزايدت القيمة بمرور الوقت.

وبالإضافة إلى ضريبة حراس النهر كانت تجبي ضريبة كانت تسمي ضريبة محطات الحراسة النهرية، وكانت تجبي من أجل الإنفاق علي بناء وصيانة محطات الحراسة النهرية[١٨٨].

(ج) ضرائب نقل المحصول (φορετρον)

لقد فرضت الدولة العديد من الضرائب علي نقل المحاصيل، بمراحله المختلفة، ومنها:

(١) ضريبة النقل علي ظهور الحمير (φορετρον ονηλαται)

وقد فرضت في العصر البطلمي وكانت تدفع من أجل تكلفة النقل البري (ονηλαται) عند نقل المحصول من الحقل إلى صومعة الغلال الملكية وذلك علي ظهور الحمير وظلت قائمة في العصر الروماني[١٨٩].

(٢) ضريبة نقل الأنونا (للمواد التموينية) (φορετρον ευθηνιας)

وكانت في العصر البطلمي عبارة عن إمدادات مخصصة لإطعام سكان الإسكندرية. وفي العصر الروماني، استخدمت الأنونا لإطعام أهالي الإسكندرية بالإضافة إلى إرسال الأنونا العسكرية والمدنية إلى روما[١٩٠]ومن المفضل أن نربطها بأول ظهور للقب "يوثينيارخيس" (ευθηνιαρχης)[١٩١].. ويعني "مراقب التموين" وهو أحد المناصب البلدية التي أنشأها الإمبراطور أغسطس (٢٧ ق.م – ١٤م)[١٩٢].

ولقد كانت عقوبة تصدير الحبوب من مصر الوسطي سواء إلى مصر السفلي أو العليا، هي الموت وذلك في حالة إذا ما كانت هناك تعليمات بإرسالها إلى الإسكندرية[١٩٣] وذلك ربما يوضح لنا مدي أهمية الأنونا بالنسبة للأباطرة الرومان.

وكانت إمدادات الغلال المهمة الرئيسية لمجلس البلدية، وأصحاب المناصب البلدية[١٩٤].

(٣) ضريبة ألنقل العامة (δημοσια φορετρα)

ويبدو أنها كانت خاصة بنقل الغلال من صوامع الغلال إلى الوجهة الأخيرة للغلال أو علي الأقل المتجهة إلى المحطات التي تقع بالقرب من النهر وخصوصاً عندما اصبح النقل خدمة إلزامية[١٩٥]. وربما كانت هذه الضريبة تجبي كضريبة إضافية أو تكميلية، لتغطية أي عجز في تكاليف النقل. ولقد دفعت هذه الضريبة من قبل مستأجري الأراضي الملكية والأراضي الخاصة[١٩٦].

(٤) ضريبة الغلال الإضافية (προσμετρουμενα)

لقد وضع الرومان مقاييس عالية للغلال التي سوف يتم شـحنها إلى رومـا، لذلك فقد حرص الرومان علي أن تكون الغلال التي يقدمها دافعو الضرائب نظيفـة غير مغشوشة ومنخولة. ولهذا السبب أيضاً فرض الرومان هذه الضريبة، كمكيـال إضافي يضاف إلى الشحنة لتغطية أي عيب قد يظهر بالشحنة، بأن تكون مثلاً غـير نظيفة أو مغشوشة أو بها تراب أو بها نقص في الوزن. ومن ثم فإن هـذه الضـريبة تعوض تلك العيوب[١٩٧]. فضلاً عن أن تلك الضريبة كانت تفرض لتغطية تكلفة نقل الحزم (σακκηγιας) والأجولة (δραγματηγιας) التي كانت تنقل عن طريق الحمير والجمال من الحقل إلى صوامع الغلال المحلية[١٩٨].

(٥)ضريبة نقل الحزم (δραγματηγια)

ويبدو أنها كانت مفروضة علي مستأجري أراضى الدولة وذلك لتغطية تكلفة نقل أجولة الغلال من الحقل عن طريق دواب النقل الخاصة بالدولة[١٩٩].

(٦) ضريبة نقل الأجولة (φορετρον σακκηγιας):

ويبدو أن هذه الضريبة كانت مفروضة علي مسـتأجري الأراضـي العامـة والخاصة[٢٠٠] وكانـت هـذه الضـريبة يـتم توصـيلها أحيانـاً مـع ضـريبة (δημοσια φορετρα)[٢٠١].

(٧) ضريبة الفرق/أو الاختلاف (διαφιρον φορετρον)

ويبدو أنها كانت ضريبة تكميلية لتغطية أي عجز في تكاليف النقل[٢٠٢].

(٨) ضريبة (φορετρα επικλασμου) = (تقليم أشجار الفاكهـة /أو التطعيم) [*]

ليس واضحاً تماماً الغرض الذي فرضت من أجله هذه الضريبة ولكـن ربمـا فرضت علي نقل المحاصيل من صوامع الغلال إلى النهر[٢٠٣].

(٩) ضريبة النقل السريع (φορετρον επισπουδασμου).(*)

وكانت خاصة بالنقل عبر النهر من الميناء إلى الإسكندرية، وكما يبدو من اسم هذه الضريبة أنها خاصة بالخدمة العاجلة لنقل الغلال[٢٠٤] ولقد ذكرت هذه الضريبة في العديد من الوثائق[٢٠٥] وكانت تدفع في بعض الأحيان نقدا[٢٠٦] وفي أحيان أخرى عيناً[٢٠٧] وكانت في بعض الأحيان يتم توحيدها مع ضريبة الـ (προσμετρουμενων)[٢٠٨] وأحيانا أخرى مع ضريبتي الـ (δραγματηγιας) والـ (σακκγηιας)[٢٠٩].

(١٠) ضريبة النقل (φορετρον).

وكانت تفرض علي نقل الغلال برامن الصوامع إلى الميناء ونتبين ذلك من خلال إحدى البرديات[٢١٠] حيث نجد أن هذه الضريبة فرضت نظير نقل كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء.

(١١) ضريبة النولون (ναυλον)

ويبدو أنها كانت تجبي علي نقل الغلال من ميناء الإقليم إلى الميناء الرئيسي في الإسكندرية[٢١١] كما يبدو أن ضريبة النولون هذه وضريبة الـ (φορετρον) قد استخدمتا نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعماله مكان الآخر[٢١٢].

(١٢) ضريبة الـ(σιτολογικον)

وكانت تفرض علي المزارعين مقابل وزن الغلال الخاصة بهم، وهي مصطلح جديد ربما كان يعني الإكراميات أو "البقشيش" ويبدو أن أمناء المخازن (σιτολογοι)كانوا يحصلون عليها مقابل قيامهم بوزن الغلال[٢١٣].

(١٣) ضريبة (σιτομετρικον)

وكانت تفرض لصيانة مكاييل الغلال.وكانت موجودة في العصر البطلمي[٢١٤].

ثانياً :المكوس الجمركية:

لقد ارتبط النقل ارتباطاً وثيقاً بالتجارة، إذا أن البضائع والسلع التجارية تحتاج إلى عدد ضخم من وسائل النقل البرية منها أو المائية؛ لذلك فقد فرضـــت المكـــوس الجمركية علي البضائع، وكذلك علي وسائل النقل التي تحملها من مكان لآخر، ولقد خضعت التجارة داخل البلاد وخلالها إلى نوعين من المكوس الجمركية:

النوع الأول: المكوس الجمركية الخارجية.

وهي التي تجبي علي البضائع القادمة من الخارج. وكانت تجمع علي حـــدود البلاد.

النوع الثاني: المكوس الجمركية الداخلية.

وهي التي كانت تجبي علي البضائع الداخلية التي تنقل داخل البلاد من إقلـــيم إلى إقليم، وكانت المكوس الجمركية الخاصة بها تجمع في الحدود الشمالية والجنوبيـــة لإبستراتيجيا (επιστρατηγια) إقليم هيبتانوميا و أرســـينوي، وكـــذلك علـــي صادرات وواردات العديد من الأقاليم الأخرى[٢١٥].

وفي العصر الروماني كان هناك العديد من محطات المكوس الجمركية، ومعظمها كان موجوداً في العصر البطلمي، ومنها محطة المكوس أو مركز الحراسة (φυλακη) الموجود في هرموبوليس ماجنا وفيه كانت تجبي مكوساً علي البضائع القادمة عبر النيل من منقطة طيبة[٢١٦] كما كـــان هنـــاك أيضـــاً مركـــزاً للحراســـة في ســـخيديا (Σχεδια)[٢١٧].

كما كان هناك محطة للمكوس الجمركية في ممفيس، و كرانيس، و فيلادلفيا، و باكخياس، و سكنوبايونيسوس و إقليم أوكسيرينخوس وغيرها من محطات المكوس المنتشرة عند حدود الأقاليم ونهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية والبحرية، علي امتداد الطرق الصحراوية[٢١٨].

أولاً: مكوس ميناء ممفيس λιμενος Μεμφιδος)

لقد خدمت ممفيس كميناء هام، القرى الشمالية لإقليم أرسينوي. وتلقي هذه المكوس الرومانية الجديدة الضوء علي الحمولات التي كانت تنقل عبر البر وعبر الماء من خلال ممفيس(٢١٩).

لقد ثبتت المكوس الخاصة بميناء ممفيس (λιμενος Μεμφιδος) من خلال العديد من الإيصالات من إقليم أرسينوي(٢٢٠) وكذلك من خلال العديد من برديات إقليم أوكسيرينخوس، ولقد جمعت هذه المكوس علي كل من الواردات والصادرات التي تعبر من خلال ممفيس، وكذلك علي البضائع المنقولة براً بين الفيوم وممفيس، وكانت المكوس تدفع في محطات المكوس في القرى التي تقع بالقرب من حدود إقليم أرسينوي، حيث أن الإيصالات المتعلقة بالصادرات، صدرت عن طريق محطات المكوس تلك، وأنها قدمت إلى الميناء الرئيسي في ممفيس، و الغرض من جباية تلك المكوس علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير الناتج عن ازدحام الميناء(٢٢١).

ولدينا إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس يتعلق بدفع مكس ميناء ممفيس جاء فيه:-

"حورس دفع في محطة مكوس سوكنوبايونيسوس المكس الخاص بميناء ممفيس (λιμενος Μεμφες) من أجل تصدير (εξαγωγη) ستة أرادب من نبات البيقة (نبات علفي) (οροσος)(٢٢٢).

و إيصال آخر صادر أيضا من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس جاء فيه:

"دفع إلى محطة مكوس سوكنوبايونيسوس من أجل ميناء ممفيس، تصدير حمولة حمار، أردب من الزيتون الطازج، وأردب آخر من التمر"(٢٢٣).

وإيصال آخر صادر من محطة مكوس باكخياس، جاء فيه:

"دفع في محطة مكوس باكخياس المكس الخاص بميناء ممفيس من قبل بائيسيس (Παεσις) للاستيراد (ισαγων) علي خمسة حمير، ثمانية وعشرون مــن جــرار النبيذ[٢٢٤]"

وفي إيصال آخر صادر من محطة مكوس كرانيس، جاء فيه أن مكساً خاصــاً بميناء ممفيس دفع من قبل رجل يحمل معه عشرة أرادب من القمح من كــرانيس إلى ممفيس علي جمل ومهر[٢٢٥].

ولكن من سوء الحظ فإن أين من الإيصالات السابقة والخاصة بميناء ممفيس لم يذكر لنا مبلغ المكس، ولكن من إيصالات أخرى صادرة من بوابة المكوس (πυλη) في باكخياس من أجل مكس ميناء ممفيس دفع من قبل بائيسيس في الإيصــال الأول علي تصدير سعف النخيل، ثلاثة أرادب في الإيصال الآخر دفع أردبين[٢٢٦].

ولقد ذكر"والاس" أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس يبدو أنه كان بواقــع ٣% من قيمة الحمولة سواء المصدرة أو المستوردة[٢٢٧] .

وفي إحدى البرديات [٢٢٨] التي تعود إلى العام ١٠٤م، وهي عبارة عن تقرير شهري للمكوس الجمركية في إحدى قري أرسينوي (ربما كانت باكخياس[*]) فرض مكس علي الصادرات والواردات التي تعبر من خلال ميناء ممفيس، ولقد فحص هذا التقرير في الميناء الرئيسي في ممفيس.

ويرجح كل من "والاس" [٢٢٩] "و جونسون" [٢٣٠]أن هذا المكس الذي فرض علي الصادرات والواردات، الواردة في البردية هو مكس ميناء ممفيس . ولقد فرض هذا المكس علي ما تحمله دواب النقل، وبخاصة الحمير من سلع سواء بغرض التصدير أو الاستيراد (مثل القمح، والعدس، والشعير، والفاصوليا، والتمر، والملح، والزيتون، والسمك، والكرات، والنبيذ، وزيت الزيتون، والصوف، والبيقة، والثوم، وبــذور

الخضراوات، والجلد، والحديد، والخشب) كما فرض علي استيراد وتصدير الخيول والحمير[٢٣١]. ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الخاصة بمكس ميناء ممفيس في هذا الشهر، وهو شهر توت ألف وتسعة دراخمة وواحد أوبول وهو المبلغ الذي أرسل إلى الخزانة العامة[٢٣٢].

وهناك بردية[٢٣٣] تعود إلى العام ١٥٠م وهي أيضاً عبارة عن تقرير للمكوس الجمركية في قرية سوكنوبايونيسوس بإقليم أرسينوي. ولقد شمل هذا التقرير المكوس المفروضة علي البضائع المصدرة والمستوردة خلال خمسة اشهر (هاتور- وكيهك- وطوبة- وأمشير- وبرمهات) وهذه المكوس هي مكوس ميناء ممفيس، ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الخاصة بمكس ميناء ممفيس خلال الأشهر الخمسة ١٢١٣ دراخمة.

وفي إحدى البرديات[٢٣٤] المؤرخة بالعام ١٣٩ ميلادية – وهي من أهم الوثائق التي تتعلق بالمكوس الجمركية – شكوى مقدمة إلى ابستراتيجوس من شخص يدعي بابوس (Παβους) من قرية سوكنوبايونيسوس يعمل حارساً[*] (αραβοτοξοτης)[*] في محطة مكوس نفس القرية وهذه الشكوى بخصوص اختلاس أموال من الخزانة العامة من قبل شخص يدعي بوليديوكيس (Πολυδευκης) وآخر يدعي هارباجاثيس (Αρπαγαθης)، والاثنان يعملان حراسا في نفس محطة المكوس، ويبدو أن الأموال التي تم اختلاسها خاصة بمكس ميناء ممفيس، ولقد قدمت هذه الشكوى في البداية إلى مشرفي النومارخية. (المحافظة) (της νομαρχιας επιτηρηται) ولكن يبدو أنه لم تتخذ خطوات جادة حيال أي من الحارسين المختلسين، مما حمل صاحب الشكوى إلى تقديمها إلى الإبستراتيجوس.

بالإضافة إلى أن مكس ميناء ممفيس فرض علي الحمولات التي تنقل براً، فقد فرض أيضاً علي الحملات التي تنقل عبر القنوات المائية إلى النيل، وخير دليل علي ذلك بردية[٢٣٥] تعود إلى القرن الثالث الميلادي، وهي عبارة عن دفعات من أجل

ميناء ممفيس من عاصمة الإقليم أرسينوي وقري إيباس (Απιας) و إسكندرية نيسوس (Αλεξανδρι Νησος) و هرموبوليس و ثيوكسينيس (Θεωξηνις) وماجيس (Μαγαις) و فيلاجريس (Φιλαγρις) وجميعهن يقعن في قسم ثيميستيس بإقليم أرسينوي.

وفي بعض تلك الأماكن بعض من قوافل الحمير والجمال بدأت رحلتها، أحياناً، عن طريق البر إلى ممفيس، ولكن ما يحملونه من بضائع، كان في الغالب يتم شحنه إلى ممفيس عن طريق المراكب النهرية التي تمر عبر الترع(٢٣٦).

وفي هذا الجدول (بناء علي ما ورد في البردية) قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس الذي يجبي في القرى السبعة.

القرية	الإقليم	القسم	دراخمة	أوبول	خالكي
إيباس	أرسينوي	ثيميستيس	٤٠	–	٦
أرسينوي	عاصمة الإقليم	–	٨١	–	٦
إسكندرية نيسوس	أرسينوي	ثيميستيس	٤٠	–	٦
هرموبوليس	"	"	٤٠	–	٦
ثيوكسينيس	"	"	٤٧	٣ ٢/٤	–
ماجيس	"	"	٨٠	١ ١/٢	–
فيلاجريس	"	"	٨٠	١ ١/٢	–

ونلاحظ من خلال هذا الجدول أن المبالغ المفروضة من أجل ميناء ممفيس في أرسينوي العاصمة وقري ماجيس و فيلاجريس متساوية تقريباً، وأكبر من المبالغ المفروضة في قري إيباس وإسكندرية نيسوس و هرموبوليس والتي بلغت ٤٠ دراخمة ٦ خالكي ويفترض "والاس" أن تلك المبالغ الخاصة بميناء ممفيس تم جبايتها علي حمولات السفن من تلك الأماكن خلال فترة محددة من الوقت(٢٣٧).

ولقد ثبت وجود الضريبة الخاصة بميناء ممفيس في إقليم أوكسيرينخوس أيضا وتبين لنا ذلك من خلال إحدى برديات أوكسيرينخوس[٢٣٨] والمؤرخة بالعام ١٨٢م العام الثاني والعشرين (ربما من حكم الإمبراطور كومودوس) وقد جاء فيها:

"العام الثاني والعشرون، السابع والعشرون من شهر بؤنة علي حساب ما يملكه يوليوس سيرابيون (Ιουλιου Σαραπιωνος) دفع إلى كالياس (Καλλεας). قبطان (κυβερνητης) من أجل مكوس ممفيس (εις Τελη Μεμφεως) علي شحنته التي تبلغ تسعون (٩٠) بروسوبيت (Προσωπιτων)[*] من الزيتون (ελαιας) مرسلة من إقليم أرسينوي ، وسبعة جرار وعشرون صندوقاً من العسل، من أجل كلاوديا إيسيدور (Κλαυδια Ισιδωρα) بمفردها، مائة وستون دراخمة، وهو الذي سوف يدفع الحساب. دعه يدفع الحساب إلى سيرابيون، ستة عشرة دراخمة (١٦ دراخمة)"

في هذه البردية نجد أن مبلغاً قدرة مائة وستون(١٦٠) دراخمة دفع مقدماً لربان سفينة، لكي يستخدم في دفع مكس ميناء ممفيس (Τελη Μεμφεως) علي تسعين مكيال من الزيتون والعسل.

وفي إحدى برديات أوكسيرينخوس أيضاً[٢٣٩] المؤرخة بالقرن الأول أو الثاني الميلادي تحتوي علي حساب نقل كمية من القمح من أوكسيرينخوس إلى ممفيس عبر النيل. ولقد احتسبت قيمة المكس علي حمولة مركبين من القمح علي هيئة عمودين في البردية.

الحمولة الأولى: (العمود الأول) قدرت بـ (٥٥٠) أردباً دفعت مكساً قيمته(٤٤) دراخمة.

الحمولة الثانية: (العمود الثاني)(٥٤٠) أردب دفعت (٤٣) دراخمة بواقع (٨) دراخمة لكل مائة أردب

وفي بردية ثالثة[٢٤٠] من برديات أوكسيرينخوس، نجد أن شحنة دفعت من أجل ميناء ممفيس مكس قدره مائة وتسعة عشر دراخمة.

وفي بردية رابعة[٢٤١] من أوكسيرينخوس تعود إلى القرن الثالث الميلادى. نجد أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس علي شحنة من النبيذ مرسلة من أوكسيرينخوس إلى ممفيس بلغ ثلثمائة دراخمة، وكانت كمية النبيذ أربعمائة جرة (من الفخار) (Κεραμιων) أي أن الشحنة دفعت ٢/١ ٤ أوبول علي كل جرة.

ونلاحظ أن القيمة المأخوذة كمكس علي النبيذ، والتي بلغت ثلثمائة دراخمة كانت كبيرة علي غير العادة، حيث أنها كانت تقل عن تلك القيمة التي جاءت في البرديات السابقة بكثير[٢٤٢].

ثانياً: محطة مكوس هرموبوليس ماجنا:

تقع هرموبوليس علي الحدود الجنوبية لإقاليم السبعة "هيبتانوميا"، كما أنها تفصل إستراتيجيا هيبتانوميا و أرسينوي من إستراتيجيا طيبة، وكانت هذه المحطة موجودة منذ العصر البطلمي حيث جاء ذكرها عند أجاثارخيديس (Agatharchides)[٢٤٣].

وذكر "سترابون" أنه في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس كان هناك مركز للشرطة (φυλακη) وفيه كانت تجبي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيل من منطقة طيبة. وأطلق سترابون عليه مركز شرطة هرموبوليس[٢٤٤]. وليس معروفاً إذا ما كانت البضائع المشحونة عبر النهر قد خضعت للمكوس في هرموبوليس ربما فشل سترابون في ذكر ذلك، ولكن نظراً لأن التجارة المنقولة عبر النهر كانت اكثر أهمية يحتمل أن مكوساً قد جبيت عليها[٢٤٥].

ثالثاً: مكوس أخرى:

١- مكس الخمس والمراقبة (επιστατειας και πεμπτης)

ويعني اسم هذين المكسين أنهما كانا من أجل المراقبة والخمس (٥/١) ويبدو أن مكس الخمس (πεμπτης) كان مكساً إضافياً قدر بـ ٢٠% وكان يجبي علي المبالغ الخاصة بمكس ميناء ممفيس علي الحمولات الصادرة والواردة. أما مكس الإبستاتيا (επιστατεια) (المراقبة / الإشراف) فكان يفرض علي الحمولات من أجل إعاشة المشرفين الذين كانوا يشرفون علي الحمولات[٢٤٦].

ولقد جاء ذكرها في بردية[٢٤٧] تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، تبين منها أن هذين المكسين كانا يجبيان علي المبالغ الخاصة بميناء ممفيس. كما نجد أيضاً انهما جبيا في أرسينوي عاصمة إقليم أرسينوي وكذلك في بعض القرى التابعة لقسم ثيميستيس التابع لإقليم أرسينوي والجدول الآتي يوضح ذلك بالإضافة إلى قيمة مكس الإبستاتيا.

القرية	الإقليم	القسم	دراخمة	أوبول	خالكي
إيباس	أرسينوي	ثيميستيس	٢٨	٢	٢
أرسينوي	عاصمة الإقليم	–	٥٦	٣	٦
إسكندرية نيسوس	أرسينوي	ثيميستيس	٢٨	٢	٢
هرموبوليس	•	•	٢٨	٢	٢
ليوكستيس	•	•	١٥٣	٥	٢
ماجيس	•	•	٥٦	٥	٢
فيلاجريس	•	•	١٩٩	١	٤

ويذكر "والاس" أن المشرفين الذي جبي من أجلهم هذا المكس ربما كانوا يقيمون في منطقة ما علي القناة التي تمر خلالها السفن الخاصة بأي من تلك القرى (المذكورة بالجدول السابق)[٢٤٨] وإن كان "جونسون" يفترض أن تلك المكوس

فرضت بغرض دفع المرتبات الخاصة بالحراس الذين يعملون بمحطات المكوس الموجودة في تلك القرى[٢٤٩] وإن كان رأي "والاس" هو الأرجح لأن كلمة (επιστατεια) تعني "مكس الإشراف" وليس مكس الحراسة "(φυλακια)".

ولقد كان مكس الخمس (πεμπτης) أي٢٠% من مكس ميناء ممفيس، و مكس الإشراف (επιστατεια) عادة حوالي نصف قيمة ضريبة ميناء ممفيس[٢٥٠].

ونلاحظ من خلال الجدول السابق أن قيمة المكس في حالة الشحن عن طريق السفن من قريتي ثيوكسيتيس و فيلاجريس قد تضاعفت ٤/١ ٤و ٢/١ ٦ مرة على التوالي. هذه المضاعفة في القيمة الخاصة بمكس الإشراف ربما نتج عن مخالفة النظم الخاصة بالمكوس. وعندما يتم اكتشاف مثل هذه المخالفة يتطلب الأمر تفريغ الحمولة وتفتيشها بدقة، لذلك فإن الأجرة الخاصة بمكس الإشراف كانت تزيد بشكل طبيعي[٢٥١].

(٢) مكس (ερουνητικου)

و كان يفرض من أجل المفتشين الذين يقومون بفحص المكوس أو تفتيشها، ولقد جاء ذكره في العديد من برديات أوكسيرينخوس، بلغ في إحداها ٤ دراخمة[٢٥٢]، وفي ثانية فقدت قيمته[٢٥٣]، وفي ثالثة ٤ دراخمة[٢٥٤]. وفي نفس البردية جعل مكس خاصاً للمفتشين قدر بـ دراخمة واحدة وأوبول[٢٥٥].

(٣) مكس القانون الجمركي (νομος Τελωνικος) (أو أنظمة المكوس)

وكان يجبى على البضائع المنقولة عبر النيل، وكذلك على البضائع القادمة عبر موانئ البحر الأحمر[٢٥٦]، مقابل تفريغ وفحص حمولة التجار (εμποροι)وفي حالة عدم اقتناع موظف الجمرك المسئول (Τελωνης) ببيان الحمولة أو شك في التصريح الموجود مع التاجر، أو اكتشف أي شئ غير مصرح به كان يقوم بمصادرته.

فإذا ما ثبت صحة التصريح تعين علي موظف الجمرك أن يعوض التاجر عن تكلفة تفريغ سفينته، ذلك أن هذا المكس كان يدفع مقدماً[٢٥٧].

ولدينا بردية[٢٥٨] تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، نتبين منها هذه التنظيمات الخاصة بالمكوس، وخاصة علي الشحنات القادمة من الشرق من بلاد العرب وساحل التروجلودتيكا (الصومال). ولقد جاء في نهايتها بعد سرد السلع المستوردة والمكوس المفروضة عليها الآتي:

".........ولكن لو أن موظف الجمرك رغب في عدم شحن الحمولة، فإن التاجر من يشحن الحمولة، ولو أن أي شئ اكتشف غير ما صرح به، سوف يتعرض للمصادرة، ولكن إذا وجد شئ آخر، فإن موظف الجمرك سوف يرد إلى التاجر تكلفة عدم التحميل، وسوف يستلم (التجار)من هؤلاء الموظفين بالجمارك تصريحاً مكتوباً لكي لا يكونوا عرضة لتهم خاطئة فيما بعد....".

(٤) مكس (ρ και ν)

وكان هذا المكس يقدر بـ٣% من قيمة البضائع سواء المستوردة أو المصدرة، وكان جامعو المكس الخاص بميناء ممفيس هم أيضاً الذين يقومون بجمع هذا المكس وخاصة في القرى التي تقع علي حدود إقليم أرسينوي. ولقد ثبت صحة هذا المكس من خلال عدد كبير من الإيصالات من إقليم أرسينوي، ويبدو أنه كان يجبي في جميع أنحاء مصر ولكن ليس تحت نفس الاسم[٢٥٩].

(٥) مكس (Ενορμιον)

ويبدو أنه فرض مقابل استخدام الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى البحر الأحمر. فضلاً عن أنه جبي من أجل استخدام الموانئ وكان يجبي من السفن[٢٦٠].

(٦) مكس (νεων)

ويبدو أنه كان يجبي من السفن، مقابل استخدام الرصيف (رصـــيف المينـــاء) سواء مقابل الشحن أو التفريغ، ولقد ذكر هذا المكس في بـــردتين مـــن برديـــات أوكسيرينخوس، الأولي [٢٦١] ذكر في موضعين منها. أولهما جبي علي حمولة مركـــب بلغت(٥٥٠) أردباً من القمح، وبلغت قيمة المكس ستة دراخمات. وثانيهما[٢٦٢] جبي علي حمولة مركب بلغت (٥٤٠) أردب من القمح، وبلغت قيمة المكس أيضا ســـتة دراخمات.

وفي البردية الثانية[٢٦٣] جبي علي حمولة مركب من الفاصوليا، وبلغت قيمـــة المكس خمسة دراخمات و خمسة أوبول.

رابعاً: رسوم المغادرة.

في العصرين البطلمي والروماني، كان الذين يرغبون في مغادرة البلاد لابد لهم من الحصول علي ترخيص يســـمح لهـــم بمغـــادرة الـــبلاد وذلـــك كمـــا يخبرنـــا "سترابون"[٢٦٤].

ولكننا لا نعرف شيئاً عن المبالغ الخاصة بتلك التراخيص، فالمواطنون الرومان كانوا مطالبين، عند مغادرتهم لمصر أن يحملوا وثائق (γραμματα) إما بالإضافة إلى التراخيص (αποστολος) أو كبديل عنها[٢٦٥].

ولقد كان منح التراخيص (αποστολοι)من اختصاص الأيديوس لوجوس (ιδιος λογος) (مراقب الحسابات) وذلك في القرن الأول الميلادي وربما النصـــف الأول من القرن الثاني الميلادي ولكن في النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي تولي الوالي أمر إصدار التراخيص[٢٦٦] حيث كان الوالي وحده هو الـــذي يملـــك حـــق التصريح للأفراد بدخول البلاد ومغادرتها.

وقد أحكمت رقابة مداخل ومخارج مصر أحكاما شديداً لدرجة أنه يتعذر علي أي شخص مغادرتها دون أذن السلطات[٢٦٧].

ولقد كانت المسائل المتعلقة بمغادرة البلاد عن طريق البحر بدون جواز بالسفر (αποστολος) تقع تحت طائلة سلطة الوالي، حيث كانت تفرض غرامة علي الأشخاص الذي يجوز لهم مغادرة البلاد بحراً، ذلك إذا ما غادرها بدون الحصول علي جواز بالسفر، وتقدر تلك الغرامة بثلث أملاكهم. وإذا صدروا عبيداً لهم دون جواز بالسفر تصادر كل أملاكهم[*] [٢٦٨].

ولدينا بردية[٢٦٩] تعود إلى العام ٢٤٦ ميلادية وهي عبارة عن طلب تقدمت به سيدة تدعي أوريليا مايكيانا (Αυρηλιας Μαικιανης) إلى والي مصر (Ουαλεριω Φιρμω) فاليريوس فيرموس (επαρχω Αιγυπτου) ملتمسه منه أن يكتب إلى مدير ميناء فاروس (Εκπλευσαι) لكي يسمح لها بالخروج(بالسفر) من البلاد وفقاً للعادة المتبعة. ولا ندري أكانت أوريليا في زيارة لبعض أقاربها في مصر أم كانت مقيمة فيها وتطلب تصريحاً بالسفر لزيارة أهلها في موطنها الأصلي ببلدة سيديتيس (Σιδητιδος) في إقليم بامفيليا بآسيا الصغرى (تركيا حالياً) [٢٧٠] ولقد جاء في هذا الطلب:

"إلي فاليريوس فيرموس، والي مصر، من أوريليا مايكيانا من سيديتيس . ارغب سيدي، في أن أبحر عن طريق فاروس: لذلك أتوسل إليك أن تكتب إلى المسئول (البروكيوراتور) في فاروس لكي يسمح لي بالمغادرة. كالمعتاد. وداعاً "[٢٧١].

ولدينا نقش[٢٧٢] يعود إلى العام ٩٠م (والمشهور بتعريفة قفط) نتبين من خلاله المكوس الجمركية التي كانت مفروضة علي المسافرين عبر طريق الصحراء الشرقية بين قفط وموانئ البحر الأحمر، وهي كالآتي:-

الضريبة	القيمة بالدراخمة
ضريبة المرور (πιττακιον) لربان سفينة في البحر الأحمر	٨ دراخمات
ضريبة لـ	٦ دراخمات
لمراقب	١٠ دراخمات
لحارس	١٠ دراخمات
لبحار	٥ دراخمات
لنجار سفن (يبنيها أو يرممها)	٥ دراخمات
لصاحب المهنة (حرفي)	٨ دراخمات
لبائعات الهوي	١٠٨ دراخمة
نساء البحارة	٢٠ دراخمة
نساء الجنود	٢٠ دراخمة
إذن مرور الحمل	١ أوبول
للختم علي التصريح	٢ أوبول
علي رحلة العودة لكل رجل قادم	١ دراخمة
علي رحلة العودة لكل إمرأة قادمة	٤ دراخمات
للحمار	٢ أوبول
للعربة المغطاة	٤ دراخمات
صاري المركب	٢٠ دراخمة
عارضة الشراع	٤ دراخمات
للعربة الجنائزية (ذهاب وعودة)	١ دراخمة، ٤ أوبول

وإذا نظرنا إلى تعريفة قفط السابقة نجد الآتي:

- أن الترخيص الذي تم شراءه في قفط لم يعط الحق لمستلمه بمغادرة البلاد، ولكن لكي يسافر عبر الطريق من قفط لأي من موانئ البحر الأحمر(٢٧٣).
- كل الحيوانات أو العربات المستخدمة في النقل عبر الطرق البرية إلى قفط إلى ساحل البحر الأحمر، والتي كانت تحت رعاية الحكومة (أو تابعة لها) كان مطلوب منها أن يكون معها إذن بالمرور (πιττακιον) والذي بموجبه يسمح لها باستخدام الطريق مقابل رسم يحصل منها. بالنسبة للجمال كان إذن المرور يتكلف للحصول عليها واحد أوبول، بالإضافة إلى اثنين أوبول مقابل ختم هذا التصريح (الإذن) (σφραγισμος) الإجمالي (٣)أوبول (٢٧٤)
- أما بالنسبة للحمار فقد بلغ المكس المفروض عليه اثنين أوبول وهو ضعف قيمة المكس المفروض علي الجمل. وبينما يفسر "نافتالي لويس" هذه الزيادة في مكس الحمار. بأن الجمل يستهلك مياهاً أقل من الحمار علي طول الطريق(٢٧٥) يفسرها "والاس" بأن هذا المكس المفروض علي الحمار يشمل أيضا مكس الختم علي التصريح (σφραγισμος)(٢٧٦) ولكن يبدو أن تفسير "نافتالي لويس" هو الأقرب إلى الصواب؛ وذلك لأنه يبدو أن قيمة الختم علي التصريح هي قيمة ثابتة و ليست متغيرة، أي أنها لا تحدد حسب نوع التصريح. فإذا افترضنا أن قيمة مكس الحمار مماثلة لقيمة مكس الجمل (أي واحد أوبول) فإذا أضفنا إليها قيمة مكس الختم سوف تصبح ثلاثة أوبولات وليس اثنين (كما يقترح "والاس").

- إن المكس المفروض علي العربة كان ٤٠ دراخمة، كما أن المسافرين كـــان مطلوب منهم أن يحصلوا علي أذن بالمرور (πιττακιον)، كل رجل عليه أن يدفع ١ دراخمة، وكل امرأة ٤ دراخمة، تلك الرسوم كانت واحدة لكل الأشخاص(٢٧٧).
- إن المكس الرئيسي كان يجبي من كل المسافرين علي الطرق بشكل متفاوت، فالرجال كان مطلوب منهم أن يدفعوا من خمســـة إلى عشـــرة دراخمـــات (الحارس، البحار، الحرفي) بينما النساء كن يدفعن مبلغ اكبر من الرجـــال، عشرون دراخمة (نساء الجنود والبحارة).
- إن المكس علي بائعات الهوي كان كبيراً...ذلك ربما لأن الحكومة رفعت من قيمة المكس الخاص بهن بغرض الحد من نشاطهم وربما هـــذه هـــي الحالـــة الوحيدة التي أبدت فيها الحكومة اهتماماً بالتعاليم الأخلاقية(٢٧٨).
- كما أن المكوس التي كانت مفروضة علي نساء البحارة والجنـــود الـــذين يعملون في خدمة البحر الأحمر كانت أيضاً أعلي من تلك المفروضة علـــي المسافرين الآخرين، وذلك لأن الزواج لم يكن مسلم به بالنســـبة للرجـــال المتطوعين ولأن القرصنة كانت شائعة علي البحر الأحمر مما تتطلـــب معـــه وجود قوات ضخمة من الجنود والبحارة لحماية السفن المبحرة والقضـــاء علي القرصنة(٢٧٩).
- كما نجد أن المكس المفروض علي نقل صاري المركب عبر الطريق قد بلغت عشرين دراخمة، وأربعة دراخمة من أجل عارضة الشـــراع و دراخمـــة و ٤ أوبولات مقابل مرور الموكب الجنائزي(*)

ويلاحظ أن المكوس الخاصة بقفط أصطلح عليها باســـم (αποστολιον) بالتصغير من كلمة (αποστολος)، وتدخل ضمن اختصـــاص موظـــف يســـمي

"أرابارخ" (Αραβαρχ) أي رئيس الأعراب (البدو). ومن الواضح أنه يدخل ضمن سلطته القضائية تحصيل رسوم عبور الطرق من قفط إلى موانئ ميوس هورموس وبرينيكي "التروجلودتيك" وربما ليوكوس ليمن. وكانت الرسوم تجمع عن طريق جامعي الضرائب (μισθωται). وكان التصريح يحتوي علي التعريفة التي كانت تحدد بناءً علي أوامر والي مصر، عن طريق قائد جبل بيرينيكي، الذي كان القائد العسكري للمنطقة، ومن المحتمل أنه كان المسئول عن تنفيذ هذه المهمة[٢٨٠].

ولقد كان الغرض من مكوس (αποστολιον). علي الأقل، دعم الموارد المالية الخاصة بصيانة الطرق من قفط إلى موانئ البحر الأحمر، وإنشاء المحطات (الهيدريوماتا) علي طول تلك الطرق. وكذلك من أجل إعاشة الحراس الموجودين في تلك الطرق. وربما الحراس الذين كانوا يرافقون القوافل التجارية عبر الطرق. وفي نفس الوقت لابد أن يؤخذ في الاعتبار أن تلك الرسوم كانت مكوساً ولم تدفع فحسب من أجل خدمات مقدمة من قبل الحكومة. لأن تكلفتها بالنسبة للحراس والحرفيين لم تكن اكثر من البحارة، وبالرغم من أن الحراس والحرفيين دفعوا (٣) دراخمات زيادة عن البحارة[٢٨١].

خامساً: رسوم العبور المفروضة علي حمولات دواب النقل:

لقد كان هناك العديد المكوس التي تفرض علي الحمولات التي تنقل براً علي ظهور الدواب، ولقد سبق أن أشرنا إلى بعض منها أثناء حديثنا عن مكس ميناء ممفيس وغيرها من المكوس الأخرى، ولكن نتناوله هنا بشيء من التفصيل.

ولدينا بردية تعود إلى العام ١٠٤ ميلادية [٢٨٢] وهي عبارة عن تقرير شهري (لشهر توت) لإحدى محطات المكوس ربما كانت محطة مكوس سوكنوبايونيسوس إحدى القرى الشمالية لإقليم أرسينوي[٢٨٣]. ونتبين منها أنه كان هناك مكوساً

جمركية مفروضة علي البضائع التي تحملها حيوانات النقل مثل الحمير (ονοι) الخيول (ιπποι) والثيران (Βοες).

حيوان النقل	الكمية	قيمة المكس		القيمة الإجمالية للمكس
حصان	٢	١٣دراخمة	١ أوبول	٢٦ دراخمة ٢ أوبول
ثور	١	٢ دراخمة	- أوبول	٢ دراخمة
حمار	٥	١٣ دراخمة	٢ أوبول	٦٦ دراخمة ٤ أوبول

ومن خلال هذا الجدول نجد أن قيمة المكس بالنسبة للخيول بلغت ١٣ دراخمة ١ أويول، وبالنسبة للثور ٢ دراخمة، وبالنسبة للحمار ١٣ دراخمة ٢ أوبول علي كل حمولة.

وربما يرجع سبب التفاوت في قيمة المكس إلى نوعية ما تحمله دابة النقل وليس إلى الكمية[(٢٨٤)(*)].

وفي إحدى البرديات[(٢٨٥)] التي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وهي عبارة عن إيصال بالمكوس الجمركية المفروضة علي حمولة حمار بلغت ستة جرار من النبيذ. مقابل المرور عبر الفيوم في قرية كيني (Καινη)، ولقد بلغت قيمة المكوس أو ٢% من قيمة الحمولة. ولقد جاء فيها الآتي:

1- Τετελωνηται δια πυλης Καινη ρ και ν,
2- Αυρηλιος Πλουταμμων
3- ισαγων επι ονω ενι
4- οινου κεραμια εξ.

ومن هذه البردية يتضح لنا أمران:

الأول : وجود محطة للمكوس الجمركية في قرية كيني إحدى قرى إقليم أرسينوي.

الثاني: أن مكس الـ ρ και ν والذي سبق وان تحدثنا عنه كان يجبي علي ما تحمله دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كما أننا نجد كلمة (Τετελωνηται) والتي تعني "السماح بالعبور". قد ذكرت في العديد من البرديات التي تتعلق بفرض مكوس جمركية علي البضائع التي تحملها دواب النقل مقابل السماح لها بالعبور، وتقريباً بنفس الصيغة الواردة في البردية السابقة. ومنها بردية عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس. يفيد بأن الأشخاص المذكورين بالإيصال قد دفعوا ما عليهم من رسوم جمركية للحمولات التي معهم(٢٨٦).

وتشير هذه البردية إلى أن مكساً قد تم جبايته في محطة مكوس سوكنوبايونيسوس علي حمولة جمل من زيت الزيتون وستة أرادب من القمح وقدرت قيمة المكس بعشرين دراخمة و ٢ أوبول وبناءً عليه فإن صاحب الحمولة ويدعي بابيريس (Παπιρις) قد استلم أذناً بالمرور يفيد بأنه قد سدد ما عليه من مكوس واجبة.

وفي بردية أخرى(٢٨٧) إذن بالمرور موجه أي حراس الصحراء محطة مكوس سوكنوبايونيسوس للسماح لحامله بالمرور لأنه أدى ما عليه من مكوس والتي بلغت ٢ دراخمة علي حمولة حمارين بغرض التصدير. وجاء في هذه البردية:

1- Τετελωνηται δια πυλης Νησου Σοκνοπαιου
2- ερημοφυλακιας Στοτοητς
3- εξαγων σκευοφορυς ονουυς δυο
4- ιχνους δραχμας δυο.

كما أن هناك العديد من الإيصالات التي تبدأ بالفعل (παρες/παρετε) ويعني "دعه يعبر أو دعه يمر"

ومن هذه البرديات(٢٨٨) بردية تشير إلى أمر صادر من مسئول بإحدى محطات المكوس الجمركية إلى حراس الصحراء بالسماح لشخصين هما أوريونا (Ωρειωνα) و أمونيوس (Αμμωνιον) بالمرور بصحبتهما جملين وحمارين، وقد جاء فيها:-

1. Αιλιος Ευδαιμων Χεριστης φρο ( )
2. και αλλων ...( ) ερημογυλαξι χαιρειν
3. παρετε Ωρειωνα
4. και Αμμωνιον μετα
5. καμηλων β ονων β.
6. ετους κδ επειφ
7. κθ.

وهناك بردية أخرى(٢٨٩) وهي عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس.

2–παρες δια πυλης Σοκνοπαιου Νησου ρ Παβουτι.

وبردية ثالثة(٢٩٠) عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس تبتونيس يتعلق بفرض مكس ١ أو ٢% (ρ και ν) علي حمولة جمل.

2–παρες δια πυλης Τεπτυνεως ρ και ν Αρονι εις αγουτι καμηλον

والجدول الآتي يوضح المكوس الخاصة بالعبور في محطات المكوس المختلفة(*) والتي تحتوي علي الفعل (παρες / παρετε) ، بمعني: فلتأخذ، أو فلتأخذوا.

البردية	النص
BGU, XII, 2304, 1.3	παρετε
P. Fauad. Grawford, 34,1.1.	παρετε
P. Reinach, II, 95,1.4	παρετε
BGU XII, 2305, 1.2	ερημοφυλαξι χαιρειν παρετε Διδυμον
BGU XIII, 2306, 1.2	παρετε Διδυμον
BGU XIII, 2306, 1.6	Διδυμον παρετε
P. Fay, 67, 1.1	παρες δια πυλης Βακχιαδος Απειλατι
P. Lond , III, 1265 (a) (p.36)1,1	παρες
P.Lond. III, 1265 (b) (p.36)1.1	παρες
BGU XIII, 2316.1.1	παρες
BGU III, 766, 1.1	παρες
SB XII, 109061, 1	παρες Παουτα εισαγοντα.
SPP XX11, 105,1.1	παρες δια πυλης Νησου Σοκνοπαιου
BGU, XIII, 2309,1.1 BGU,XIII, 2307,11.4-5	παρες / παρετε παρετε παπειτι ελαιου κτλ.,
P. Aberd inv. 42, 11.1-3	παρες / παρετε δια πυλης Φιλαδελφειας
P. Lond. II, 316 (c) (P. 89) 1.1	παρες
P. Coll. Youtie, I, 47, 1.1	παρες
SB XII, 10914, 1.1	παρες

ويتضح لنا من الجدول السابق أن المكس المفروض علي حمولات دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كان يجبي في معظم إن لم يكن جميع محطات المكوس وخاصة في المحطات الموجودة بقري إقليم أرسينوي مثل سوكنوبايونيسوس و تبتونيس و باكخياس وميناء فيلادلفيا.

– رسوم العبور المفروضة علي حمولات دواب النقل التي تعبر خلال الطـــرق الصحراوي:

كان هناك رسوم للعبور تفرض علي حمولات دواب أو علـــي دواب النقـــل نفسها نظير السماح لها بالعبور من خلال الطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحمر، ويذكر "سترابون" أنه كانت هناك مكوس تفرض علي البضائع القادمة مـــن خـــلال موانئ البحر الأحمر إلى داخل مصر مقابل السماح لها بالعبور حيث ذكر :

" وكانت تجبي مكوساً علي السفينة المسافرة، والقادمة، والمكوس الثقيلة علي البضائع الثمينة"(*)(٢٩١)

وكانت هناك ضريبة تقدر بـــ ٢٥\٪ تفرض علي البضائع التي تدخل مصر مقابل إصدار تصريح يسمح لها بالمرور إلى داخل البلاد(٢٩٢).

ويشير "باجنال" إلى وجود نوعين من المكوس الخاصة بتصريح المرور (παριημι).

النوع الأول: يصدر من مراقب محطة المكوس الجمركية وموجه إلى موظفين آخرين، كانت تربطهم بطريقة أو بأخرى علاقة بالمكوس الجمركية.

النوع الثاني: يصدر عن طريق موظفين غير محددين ومن المحتمل انه موجه إلى مراقبي محطات المكوس الجمركية(٢٩٣).

والنوع الأول يبدأ بأسماء الموظفين الذين أصدروا تصريح المرور، أما النـــوع الثاني يبدأ مباشرة بأمر (παρες / παρετε) متبوع باسم المكس الذي كان يجـــب أن يجمع في حالة عدم وجود إذن بالمرور(٢٩٤).

بينما يفترض "سباستيان" أن المجموعة الثانية قد صدرت من قبـــل مـــوظفين مختلفين عن هؤلاء الذين استعملوا أو اصدروا المجموعة الأولى وأشار إلى أن مصـــرفي الدولة (τραπεζιται) هم الذين اصدروا تصاريح المجموعة الثانيـــة(٢٩٥) وهنـــاك

بعض "الشقافات" المعروفة بنصوص "برينيكي" والتي تعود إلى الربع الثالث من القرن الأول الميلادي تشير إلى أن ضريبة الإذن بالمرور وحدت من كل مكان في مصر، وأن أذن المرور كان يصدر كنتيجة لدفع المكس في مكان واحد، وفي حالة عدم وجود إذن بالمرور فإن المكس كان يجبي مقابل منح التصريح بالمرور، وكان هذا المكس يدفع عند بوابة المغادرة فضلاً عن دفعها عند الوصول(٢٩٦).

ويبدو من صيغة الإيصالات الصادرة من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس أن المرسل إليهم كانوا حراس الصحراء، مما يعني أن إذن المرور قد صدر من محطة المكوس في سوكنوبايونيسوس لكي يتم السماح لحامله بالعبور من خلال شرطة الصحراء الذين يصادفهم حامل جواز المرور في بعض الأماكن بعد مغادرته محطة المكوس(٢٩٧) وفي شقافة برينيكي فإن المرسل إليهم جوازات المرور هم موظفون من برينيكي وليس أماكن تقع علي الطريق أثناء مرورهم(٢٩٨) ولابد من جوازات المرور قد تشير بعد ذلك إلى أن حامل الجواز قد أدى ما عليه من مكوس جمركية في مكان سابق من المحتمل في قفط عندما تغادر البضائع وادي النيل متجهة إلى برينيكي، حيث أن السفر كان سهلاً وتحت السيطرة عليه من قبل الإمبراطورية الرومانية، عن طريق شبكة من الطرق الصحراوية والمحطات(٢٩٩).

ولقد كانت المكوس المفروضة علي البضائع متفاوتة، إذ كانت المكوس المفروضة علي البضائع المعدة للتصدير أعلي من تلك المعدة للاستهلاك(٣٠٠).

وأخيراً لدينا بعض الشقافات التي تشير إلى إصدار تصاريح المرور، ولكن بمعرفة الحاميات العسكرية الموجودة علي امتداد الطرق الصحراوية الممتدة من النيل حتى البحر الأحمر(٣٠١).

ومنها علي سبيل المثال:

"من أنطونينوس (Αντωνεινος) قائد المائة (εκατονταρχης) المتمركزة في طريق بورفايريت (Πορφυρειτου)، بعد التحية . اسمح بالمرور (παιρετε) لأربعة رجال (ανδρας τεσσαρες) واثنين من الحمير (ονους δυο) شهر بابه [٣٠٢].

"من أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة في طريق كلاوديانوس (Κλαυδιανως) بعد التحية، اسمح بالمرور لأربعة من الرجال وعشرين حماراً، العشرون من شهر هاتور"[٣٠٣].

"من أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة. بعد التحية، اسمح بالمرور لرجلين ....شهر هاتور"[٣٠٤].

"من أوريليوس أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة في طريق بورفايريت، بعد التحية، اسمح بالمرور لرجلين، العاشر من شهر كيهك"[٣٠٥].

ونتبين من هذه الشقافات أن المكس الذي كان يجبي مقابل السماح بعبور الطريق لم يكن يجبي فقط علي دواب النقل أو علي ما تحمله من بضائع ولكن أيضا علي الأفراد الذين يسافرون خلال تلك الطرق.

و في النهاية نستطيع أن نقول أن كلا من البطالمة والرومان قد فرضوا ضرائب ومكوس متعددة علي وسائل النقل وما تحمله من بضائع وكذلك علي الأفراد الذين يستخدمون الطرق البرية. وخاصة تلك التي تمر من خلال الصحراء الشرقية. كما انهم وخاصة الرومان قد فرضوا مكوسا علي مغادرة البلاد وكل تلك الضرائب والمكوس كانت تصب في الخزانة الملكية.

هوامش الفصل الخامس

(1) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314. 315.

(٢) عاصم حسين، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(3) P. Tebt. 6, 11, 28-36.
(4) Wallace, Op. Cit. pp. 258-276; Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.
(5) Wallace, Op. Cit., p. 77.
(6) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 267, 268.
(7) Ibid, p. 315.
(8) P. Hib. I, 95, 11.1-14. (B.C 256/255).
(9) Ibid, p. 264.
(10) Ibid, 11.1-14.
(11) Ibid, p. 264.
(12) P. Tebt., I, 172 (Late 2nd Cent. B.C).
(13) P. Hib., I ,1; col., III, 1.38 (about 260 B.C).
(14) P. Hib, I, 95, p.264.
(15) P. Hib. I, 80, recto, 11.6-14 (B.C. 250).
(16) Ibid. intro, p. 235.
(17) P. Hib., I. 115, (250 B.C).
(18) P. Tebt., I, 93;

عن هذه الضريبة أنظر أيضا:–

- P. Tebt, 39; 44; 82; 1053;
- P. Hib, I137;P. Petrie. I, 25 (2) 21.

(١٩) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١.

(٢٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٩.

(21) P. Tebt, III, 856 (about 171 B.C).
(22) Ibid. Comment Line, 18.p. 86.
(23) Ibid. Comment Line, 36.
(24) P. Tebt, III, 786, (about 138 B.C).
(25) P. Tebt, III, 856, Comment Line, 42, p. 86..
(26) Ibid, Comment Lines, 19-20, 159-63.
(27) P. Hib, I, 110, Comment Line, 14.p. 291.
(28) P. Hib, I, 98, 11.19-20.
(29) P. Tebt, III, 823, 1.15;I,5,1.85.

(٣٠) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١–٩٢.

(31) P. Hib, I. 110; p. Tebt. I.92, Comment Lines, 9-11, pp.409-910.
(32) P. Tebt, I, 92, 11.10-11.

(٣٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٢.

(٣٤) نفسه، ص ص ٩٢-٩٣.

(35) P. Tebt, I, 92, 11.8-11; Ibid, p. 410.
(36) Ibid.
(37) P. Tebt, III, 837 (177 B.C).
(38) P. Tebt. III, 859, 11.23,26,27.
(39) Ibid, 855, (2nd Cent. B.C)
(40) Ibid, 856, Comment Line, 24.

(٤١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ص ٢٢٢- ٢٢٣.

(٤٢) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٤.

(٤٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٦.

(44) P. Tebt, I, 61; 68; 70; 72, 89; III, 848; 849; 850. IV,1105; 1107.
(45) P. Tebt, 1,5; 701; 746; 853; 854; 860; p. Hib, I, 103; 104; 105.
(46) P. Petrie, III, 112, Intro p. 279.
(47) P. Tebt, I, 61, (b) (notes, 317).
(48) P. C-Z, III, 59509, intro, p. 225.
(49) P. Hib, I, 103, Intro, p. 277. (231- 230 B.C).
(50) Ibid, 105, Intro, p. 279. (228 B.C).
(51) Ibid, 104, Intro, p. 278. (225- 224 B.C)
(52) P. Tebt, IV, 1105, Intro, p. 63 (114- 113 B.C).
(53) P. Tebt, I, 174, Intro, p. 524 (about 112 B.C).
(54) P. Tebt, I, 61, (b) (Notes 317).

(٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٥٦) نفتالي لويس، المرجع السابق، ص١٥٦.

– إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص٦٣.

- Bevan, Op. Cit., pp. 154. 155.

(57) P. Tebt, I, p. 551.

(٥٨) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٥٩) نفسه.

(60) Rostovtzeff, SEHHW, p. 669.

(٦١) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٧٩.

(62) P. C.Z. IV, 59753, Comment Line, 30, p. 183.
(63) Ibid, 1.12.
(64) Ibid, Comment Line, 35, p. 183.

– إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣.

(65) U.P.Z., 149, 1.11
(66) Preaux, Op. Cit., pp. 346-7.

(*) هذه الكبا"K"الزائدة هي خطأ في الكتابة اليدوية لدي كاتب البردية، وهناك أمثلة أخري كثيرة راجع/ محمد حمدي إبراهيم،علم البردي، مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة، ٢٠٠٤، ص ص ٢٣,٢٤. (بناءً علي رأي الأستاذ الدكتور/ محمود السعدني أثناء مراجعة الفصل).

(67) P. Hib, 110, 11.23, 24, 26. (recto, 270 B.C).
(68) Ibid, Comment Line, 23. p. 292.
(69) Ibid, 11, 23, 24.

(٧٠) عاصم أحمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(71) P.C.Z., 59753, Comment Line, 34. p. 183.
(72) P. C. Z. IV, 59649, (B.C?) p. 91.
(73) BGU., 1378; 1379.
(74) P. Petrie III, 107. a –e.
(75) U.P.Z., 149. 1.11.
(76) P. Hib, 110,1.22.
(77) Fraser, Op. Cit., p. 148.
(78) Ibid.

(٧٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٨.

(80) Wallace, Op. Cit., pp. 258-276.

(٨١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٢٨.

(82) Rostovtzeff. Large Estate., p. 12.
(83) P. Hib, I, 95, 1.5, (256/255. B.C).
(84) Ibid, 80, recto, 11.6, 6-14, (250 B.C).
(85) Ibid, 110, recto, 11.21-22. (270 B.C).
(86) Ibid, 11,25, 31, 32.
(87) Ibid, Comment Line, 25, p. 292..
(88) Ibid, 11, 25, 31, 32
(89) Strabo, 17.1.16.

(*) الآن: هي إحدى قري مركز ملوي، محافظة المنيا، شمال الصعيد.

(٩٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣٠.

– أيضا راجع / Fraser, Op Cit.,p.148.–

(91) Strabo, 17.1.41.
(92) Ibid.

(*) هي إحدى قري مركز ملوي محافظة المنيا.

(٩٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(94) Fraser, Op. Cit., p. 149.
(95) P. Hib. II, 198, Col, VII.
(96) Ibid, 11.141-5.

(97) Ibid, col., V, 11.110-122.
(98) Kunderewicz, Op, Cit., pp. 141, 142.
(99) P. Hib, I, 110, recto, 1.24.
(100) P.C.Z., I, 59031, recto, 11.1-15

– أنظر أيضاً: P.C.Z., 59060; 59061; 59240.

(101) P. Cornell, 3, 11.2-6 (Mid. 3rd Cent. B.C)
(102) U.P.Z,. I, 149, 11,6-9 (200 B.C)

(١٠٣) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٣.

(104) B.G.U, VIII, 1741, 1742, 1743; P. Tebt III, 823; P.C.Z., 59217
(105) P. Hib, I, 98, 11.11-15 (251/350 B.C)
(106) Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.

(١٠٧) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(108) P.C.Z, I, 59012, col., I-VI., (259 B.C).
(109) Ibid, Intro, pp.21, 22.
(110) Ibid, p.21

(١١١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج٣، ص ٣٣٥.

(112) P.C.Z, 59012, p. 21

(*) جزر علي الشاطئ الشرقي والشمالي من بحر إيجة. راجع / محمد السيد عبد الغني، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر ، دراسة حالة لانشطة زينون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية، ٢٠٠٢م، ص ٢٢:-

(١١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج٣، ص ٣٣٥.

(114) P.C.Z, 59326, 1.18; 59373, 1.2; Preaux, Op. Cit., p. 186.
(115) P.C.Z.59012, p. 21.

(١١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣٥.

(117) P.C.Z.59012, p. 21.

(١١٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(119) P.C.Z.59012, Col, 1, 11.27, 75, 88, 99, 109, 118. Ibid, Col, III, 1.75; P. Tebt, I, 8, 1.19.
(120) P.C.Z. intro, p. 22.
(121) Ibid, 11, 74, 100, 110, 119.
(122) Ibid, intro, p. 22; 59036; Bagnal, The Ptolemaic Trierarchs, pp, 256-258. ; Tarn, Hellenistic Civilization, p.182.
(123) P.C.Z.59012,11.76, 89, 101, 111, 120
(124) Ibid, Intro, p.22.
(125) Ibid, Comment Line, 78, p. 25.
(126) P.C.Z. 59015, Comment Line, 39, p. 32.

(127) Ibid. Comment Line, 40. p. 32.

(١٢٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ٣٣٦.

(١٢٩) لطفي عبد الوهاب يحي، دراسات في العصر الهيلينستي "أبعاد العصر الهيلينستي دولة البطالمة في مصر" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٥م، ص ٣٠٢.

(130) P. Hib, II, 198.
(131) Ibid, intro, p. 104.
(132) Ibid, 59060. (257 B.C).
(133) Rostovtzeff, Large Estate, p. 33.
(134) P. C.Z, 59289, 11.6-21(250 B.C).
(135) P. Tebt, 6, 11. 28-36 (140-139 B.C).

(١٣٦) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية في مصر البطلمية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩١م، ص ١٧٤.

(١٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص٢٣٢.

(١٣٨) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص١٧٥.

(139) P. Hib, II, 115.

(١٤٠) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص١٧٥.

(١٤١) نفسه

(١٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٢٣١.

(143) Fraser, Op. Cit., p. 149.
(144) Ibid.
(145) Preaux., Op. Cit., p. 376.
(146) Wallace. Op. Cit., pp. 77, 78.
(147) Ibid.
(148) Ibid, pp. 88-90.
(149) Ibid, p. 88.
(150) Husselman, Op. Cit., pp. 55. 56.
(151) Ibid.
(152) Ibid, p. 90.
(153) P. Hamp., I, 33. intro, pp. 145-146.
(154) Llewelyn., Op. Cit., p. 91.
(155) P. Hamp. Loc. Cit.
(156) Llewelyn, Loc. Cit.
(157) Sijpesteijn, p. H., Customs Duties in Graeco- Roman Egypt, Zutphen, (1987) p. 91.
(158) Wallace, Op. Cit, p. 91.
(159) Ibid, p,92

(160) Ibid.
(161) Ibid; Llewelyn, Op. Cit., p. 89
(162) P. Ryl., 195,11.20-25 (2nd Cent AD).
(163) Llewelyn., Loc. Cit.
(164) P. Ryl., 195, 1.5.
(165) Wallace, Op. Cit., p. 91.
(166) Llewelyn., Op. Cit., p.91.
(167) Wallace. Loc. Cit.
(168) Llewelyn, Op. Cit., m p. 91.
(169) Wallace, Op. Cit., p. 92.
(170) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.
(171) Husselman., Loc. Cit.
(172) Ibid .
(173) Wallace. Op. Cit., 89.
(174) Ibid.
(175) P. Lond., II, 468, intro, p. 81.
(176) Wallace, Op. Cit, p. 78.
(177) Ibid, p. 272.
(178) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit., p. 166.
(179) Wallace, Loc. Cit.
(180) Ibid.
(181) P. SP. XX11, 140.
(182) Wallace. Op. Cit, pp. 272-273.
(183) Alston, Op. Cit., p.80.
(184) Ibid.
(185) P.Oxy., 276, 11.8-9.
(186) Ibid, p. 265.
(187) Wallace, Op. Cit., p.151.
(188) Kunderewicz, Op. Cit. p343.
(189) P. Oxy, IV, 740, col., II, 1119-25 (A.C 200).
(190) El Mosallamy, Op. Cit., p. 113.
(191) Ibid.

(١٩٢) ايدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٠٢- ١٠٣.

(193) Wilcken., Grund., p. 367.
(194) P. Oxy, 14 (3rd Cent. AD)
(195) El Mosallamy, Op. Cit, p. 114.
(196) Rostovtzeff., SEHRE, p. 483.
(197) Schuman., V.B., " Taxes in Kind in Roman Egypt", SOACRP, III, (1953) pp.301-304.
(198) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.

(199) Schuman, V.B., "The Basis of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls" Aeg. 32 (1952) p. 251.
(200) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.
(201) P. Tebt., 376, 1, 25, (140 A.D)
(202) El Mosallamy, Op. Cit., p. 115.

(*) هذه ترجمة أ.د/ السعدني للمعني اليوناني للضريبة.

(203) P. Tebt., 470. (A.D 111-112); P. Lond. 332, 1-4 3rd cent A.D.

(*) يري أ.د/ السعدني أنة من الممكن أن يكون معناها أيضا "تربية النحل"- وهو الاسم الأرجح بالنسبة- حيث أن ضمها إلى الضرائب الإضافية، وضرائب الحزم والأجولة يؤكد هذا المعني حيث كان جميعهم يتم داخل الأرض نفسها. كما يري أيضا أنه من غير المعقول أن تدفع الحكومة الرومانية لأحد مقابل النقل السريع لهذه الغلال إلى مخازنها في الإسكندرية، لأنها هي المستفيدة.

(204) Henne., Op. Cit. p.384.
(205) P. Tebt 311. (A.D 134); p. Amh. 901, 1.18; p. Tebt, 337, 1.28 A.D 210; BGU. 1613 (a); PSI 1134; 1124; 901; UPPS, 1,1.4,5.
(206) BGU, 1613 (a)
(207) PSI 134; 1124; UPPS,1,1.4,5.
(208) P. Tebt. 311, 11.22-24.
(209) P. UPPS. 5.
(210) P. Col, 1recto 4, col., 1, 11.4-7.
(211) P. Yale, 445,1.4.
(212) Welles., Op. Cit., p.109.
(213) P. Oxy, Iv, 740, col., II, 11.22-23 notes. p.239.
(214) Ibid.
(215) Wallace, Op. Cit., p. 254.
(216) Strabo., 17. 1.41.
(217) Ibid, 17.1.16.
(218) Wallce., Op. Cit., pp. 258-276.
(219) Fadia Abou Baker, Op. Cit., p. 104.
(220) Ibid .
(221) Wallace, Op. Cit., p. 258.
(222) P. Fay., 69 (2nd 3rd Cent. A.D).
(223) B.G.U. 2105 (A.D. 114)
(224) P.Fay., 74 (2nd. 3rd Cent A.D).
(225) P. Amh., 116(A.D 78).
(226) Fadia Abou Baker, Op. Cit, p. 106.
(227) Wallace, Op. Cit .p258.
(228) SB, 7365(A.D 104).

(*) حسب رأي "والاس" ولكن "جونسون" يرجع أنها فيلادلفيا"

- Wallace. Op. Cit.p.258.
- Johnson, Op. Cit.p.296.

(229) Wallace. Loc. Cit .
(230) Johnson, Loc. Cit.
(231) SB. 7365.
(232) Ibid.
(233) P. Lond., III, 1169. (150 A.D).
(234) P. Amh, 77. (139 A.D).

(*) أو تعني رامي السهام العربي ، مما يعني تفوق العنصر العربي ، بخاصة الأنباط، في رمي السهام بالأقواس ./راجع محمود السعدني ، "العرب عند ديودروس " المؤرخ العربي . ٢٠٠٠م.

(*) جاء ذكر هذه الوظيفة أيضاً (αραβοτοξοτης) في برديات:

- SB, 7365;
- P. Lond, III. 1169.

(235) P. Lond, III, 1107, intro, p. 47.
(236) Wallace, Op. Cit., p.261.
(237) Ibid.
(238) P. Oxy, 919, ll.1-11(A.D 182?)

(*) هذا المكيال مشتق من إقليم (Προσωπιτων) أحد أقاليم الدلتا

راجع/. Ibid Comment Line, 5, p. 283.-

(239) P. Oxy, 1650, col., 1, 11.1-3, col., II,11,1-3. (1st or 2nd Cent. A.D).
(240) P. Oxy, 1650 (a), 11.1-2.
(241) Ibid,1651,1.1.
(242) Wallace, Op. Cit., 264
(243) Ibid, pp. 258, 268.
(244) Strabo.,17,1.141.
(245) Wallace, Op. Cit., p. 258.
(246) Ibid. p.261.
(247) P. Lond, III, 1107.
(248) Wallace, Loc. Cit.
(249) Johnson, Op. Cit, p. 608
(250) Wallace, Op. Cit., p. 262.
(251) Ibid.
(252) P. Oxy, 1650, col., 1.1.6, col.,2,1.6.
(253) Ibid, 1650 (a)1.7.
(254) Ibid, 1651, 1.2.
(255) Ibid, 1.18.
(256) Wallace, Op. Cit., p. 266.
(257) Ibid.

(258) P. Oxy, I, 36 (2nd or 3rd Cent. A.D) = Wilcken. Chrest. 273.

وعن التنظيمات الخاصة بالرسوم الجمركية انظر أيضاً:

- P. Lond., 856; Wilcken Chrest., 274

(259) Wallace. Op. Cit., pp 268- 269.
(260) Ibid, p. 275.
(261) P. Oxy, 1650, col., 1, 1.4.
(262) Ibid, col., 2, 1.4.
(263) Ibid, 1650 (a), 1.3.
(264) Strabo, II, 3.5.
(265) Wallace, Op. Cit., p. 273.
(266) Ibid.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨١ .

- cf- Reinnuth, The Prefect of Egypt from Augustus To Diocletian (1935), p. 32.f.

(*) ولقد كان استيراد العبيد موجوداً في العصر البطلمي أيضاً حيث جاء في إحدى برديات زينون (P.C.Z. 59015 Verso) أن زينون قد استورد عدداً من العبيد، ويبدو انه أستوردهم للعمل في ضيعة أبوللونيوس (وزير المالية) حيث كان زينون يعمل وكيلاً لأعماله.

(٢٦٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(269) P. Oxy, 1271,11.1-5 (A.D 246).

(٢٧٠) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق.

(271) P. Oxy, Loc. Cit.
(272) OGIS, 674.
(273) Wallace, Op. Cit.
(274) Ibid.

(٢٧٥) نافتالي لويس، المرجع السابق.

(276) Wallace, Op. Cit., p274 .
(277) Ibid.
(278) Johnson, Op. Cit., p.593.
(279) Ibid

(*) هناك بردية تشير إلى نقل جثة عبر النهر.

CF-.P. Goodspeed., 31 P. 18.(II /III A.D)

(280) Wallace, Loc. Cit.
(281) Ibid.
(282) P. Wisconsin, 16, republished by Clauson, N.Y., A Customs House Registry from Roman Egypt, Wisconsin. 16,Aeg.(1928) p.240
(283) Ibid , p. 258.
(284) Ibid, p. 248.

(*) بردية (BGU, 697) حيث دفع سائق جمل مكوس جمركية علي حمولة من حجر الشـــبة في بوابـــة مكوس سوكنوبايونيسوس.

(285) P. Goodspeed, 18, p.9.
(286) P. Berol. inv. 21873, 11.1-6.
(287) P. Mich. inv. 6590,11.1-4; SPP, XXII, 148; 140, 1.5; 10.1.1.
(288) P. Amsterdam, inv, 143, 11.1-7, republished by Sijpesteijn. P.J., "Custom House Receipts" CdE, 107. (1979) , P. 199.
(289) P. Berol, inv. 217401.
(290) P. Tebt., III, 585, 1.2.

(*) تم استخلاص هذا الجدول من البرديات التي أوردها "سباستيان" والمتعلقة برسم العبور المفروض علي حمولات دواب النقل. cf- Sijpesteijn, Custom House Receipts, pp. 135.

(*) ولكن من الجائز أن يكون هذا النظام قد تغير بعد عهد أغسطس الذي كتب فيه ســـترابون. فأحـــد مصادرنا القديمة الذي يرجع قطعاً إلى تاريخ متأخر عن منتصف القرن الأول المـــيلادي يحـــدثنا أن الحامية الرومانية في ليوكي كومي علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر، كانت تجبي علي الـــواردات مكوساً جمركية ثابتة قدرها ٢٥% من قيمتها. ولقد أثير جدل كبير حول هذه المكوس التي كانـــت تجبي في ليوكي كومي، لكنه لم يثر من الاعتراضات الجدية ما يدعو إلى التشـــكك في جبايـــة هـــذه المكوس المرتفعة. راجع/ تاريخ الحضارة المصرية، (العصر اليوناني والروماني) والعصـــر الإســـلامي وزارة الثقافة والإرشاد القومي/ ألفه نخبة من العلماء المجلد الثاني العدد ٣، ص ١٦٣.

(291) Strabo, 171 1.13.
(292) Bagnal, R.S., Documents from Berenike vol. I Greek Ostraka from the 1996-1998 Season PB, 31, (2000) Bruxelles the Place of the Ostraka in the Customs Process. p. 9.
(293) Bagnal, Documents from Berenike, p. 9
(294) Ibid.
(295) Sijpesteijn., Custom Duties, pp. 102- 103, Nos., 1-20
(296) Bagnal, Documents form Berenike p. 10.
(297) Sijpesteijn, Custom Duties, pp. 9-11
(298) Bagnal, Documents of Berenike, p. 11.
(299) Ibid.
(300) Ibid.
(301) O. Claud., 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70.
(302) O. Claud, 62, 11.1-4.
(303) Ibid, 64, 11.1-4.
(304) Ibid, 63, 44.1-3.
(305) Ibid, 67, 11.1-5.

الفصل السادس

أسعار وسائل النقل وأجوره

تناولنا فيما سبق الحديث عن النقل البري والمائي ووسائلهم. وفي هذا الفصل نتحدث عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصرين البطلمي والروماني.

أولاً: العصر البطلمي:-

أسعار وسائل النقل:

من سوء الحظ أنه ليس هناك معلومات متوفرة بكثرة عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصر البطلمي، إذ أن ما لدينا من معلومات تتعلق بهذا الموضوع لا تتعدى بعض الإشارات القليلة الواردة في بعض الوثائق البردية.

فيما يتعلق بوسائل النقل لم أعثر إلا علي برديتين مؤرختين بمنتصف القرن الثالث ق.م هما إشارة إلى ثمن حمار.

وإحداهما [1] عبارة عن تكليف من مراقب الشرطة (Επιστατης) لأحد الحراس بالقبض علي أحد اللصوص، كان قد سرق حماراً. وقد جاء في البردية:

" من أنتيجونوس (الحارس) (Αντιγονος) إلى دوريون (Δωριων) (مراقب الشرطة) تحية، لقد كتبت لي بخصوص كالليدروموس بن كالليكراتيس (Καλλιδρομος του Καλλικρατου)، الآن وبعد فترة ألزمته إما أن يعيد الحمار إلى صاحبه، أو يدفع قيمته له . لكن كالليدروموس .... لكي آخذ منه عشرين دراخمة قيمة الحمار"

وفي البردية الثانية[2]: المؤرخة بالتاريخ نفسه ، والمتعلقة أيضاً، بالموضوع نفسه. جاء:

" .... استجابة لأمر المراقب دوريون، والذي جاء فيه إما أن ألزم كالليدروموس أن يعيد الحمار إلى صاحبه أو يدفع عشرين دراخمة قيمته"

كما أننا نعرف من خلال الوثائق البردية أن حماراً بيع بعشرة دراخمات في وقت كان فيه أجر الحمار اليومي أوبولين، أي أن ثمن الحمار كان يعادل ما يدفع لتأجيره ثلاثين يوماً[٣].

أسعار السفن ومستلزماتها:

في إحدى الوثائق البردية [٤] التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أبوللودوتوس (Απολλοδοτος) أحد مرؤسي أبوللونيوس الديويكتيس إلى وكيله خارميديس (Χαρμιδης) ويتعلق هذا الخطاب بإحدى السفن الحربية(τριηραρχει). ونتبين من خلال هذه الوثيقة البردية أن ثمن هذه السفينة الحربية كان في ذلك الوقت ٢٠٠٠ دراخمة، دون أن تذكر البردية شيئاً عن مواصفات السفينة– وإن كان ثمنها يوحي بأنها صنعت من خشب الأرز[٥] هي علي كل حال لا تبدو من السفن الصغيرة، إذ أن الوثيقة نفسها تذكر أنها كانت مزودة بتسعة مجاديف (την θ) وهو الاختصار الذي يمكن فك رموزه حسب رأي " إدجار" ليكون (την εννηρη)[٦]. ولقد بلغ ثمن المجاديف ٤٦٥ دراخمة، ٢ أوبول و٢ خالكي[٧]. أي أن سعر المجداف الواحد كان يبلغ حوالي ٥٢ دراخمة تقريباً.

وفي بردية أخري[٨] تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م نجد أن سعر قارب من القوارب ثلاثية المجاديف (الدفات) هو ٤٨ دراخمة وهو ثمن لا يتعدى ثمن مجادف واحد من السفينة سابقة الذكر.وهذا القارب الثلاثي الدفة (σκαφη τρικαλαμου) كان يستخدم للتنقل في النيل[٩].

ولا يمكن تحديد السبب في احتساب أثمان المجاديف منفصلة عن أثمان القوارب [١٠]وقد اتضح في صدد السفينة الحربية البحرية، أن ثمن المجاديف جميعاً قد احتسب منفصلاً وبلغ ٤٦٥ دراخمة، ٢ أوبول و٢ خالكي. وفي ضوء هذه

المعلومات كان سعر المجاديف يساوي تقريباً ٢٣% من سعر السفينة. حيث كان سعر السفينة ٢٠٠٠ دراخمة [١١].

وفي البردية الثانية والخاصة بالقارب ثلاثي الدفة والذي بلغ سعره ٤٨ دراخمة. إذ أن سعر المجدافين كان ٤٠ دراخمة (δυο πηχων μ) بواقع عشرين دراخمة لكل مجداف (ανα πηχεις κ) وطبقاً لما جاء في الوثيقة بأن طول المجداف الواحد ٢٠ قدماً. يعتبر هذا مبرراً كافياً لغلو ثمنها[١٢]. وقد كان هذا السعر مرتفعاً، إذ أنه كان يبلغ تقريباً ٨٦.٣% من ثمن القارب. ولا يتضح لنا سبباً بعينه وراء شراء مجدافين لهذا القارب علي هذا النحو من الطول[١٣] .

وفي إحدى برديات تبتونيس[١٤] والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م ورد ذكر لسعر دفة سرقت من قارب أحد البحارة أثناء نومه ولقد قدر هذا البحار ثمن الدفة المسروقة بمبلغ ٣.٠٠٠ دراخمة نحاسية. ولا يمكن أن تتم مقارنة هذا السعر بأي نظير له طوال العصر البطلمي، بسبب انعدام المعلومات في الوثائق البردية عن أسعار الدفات، وعدم وجود معلومات عن أسعار القوارب في ذلك العصر[١٥].

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المراكب]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر		السعر الإجمالي		نوع الخشب	ملاحظات
						أ.	د.	أ.	د.		
١	PCZ. 59036.. 1.12	٢٥٧ق.م	فيلادلفيا	ναυν	١	–	٢.٠٠٠		٢.٠٠٠	؟	سعر سفينة حربية.
٢	PCZ. 59025 11. 5-6	٢٥٦- ٢٥٥ ق.م	فيلادلفيا	σκαφης τριςκαλμου	١	–	٤٨	–	٤٨	؟	سعر قارب ذي ثلاث دفات

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المجاديف]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية			السعر الإجمالي		نوع الخشب	ملاحظات
						أ.	د.	أ.	د.		
١	PCZ. 59036. 11.12-13	٢٥٧ق.م	فيلادلفيا	τηνθ	٩	٤ تقريباً	٥١	–	٤٦٥ و٢ خالكي		المجاديف خاصة بسفينة حربية
٢	PCZ. 59025. 1. 4	٢٥٦- ٢٥٥ ق.م	فيلادلفيا	πηχων	٢	–	٢٠	–	٤٠		طول المجداف الواحد ٢٠ ذراعاً
٣	P. Col. Zen. 43 1.8	أواخر فبراير أو مارس ٢٥٣ ق.م	فيلادلفيا	κωπαι και κοντος	؟	؟		٣	٢		السعر يشمل المجاديف ودعامات

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار الدفات (دفة)]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر		السعر الاجمالي		نوع الخشب	ملاحظات
						أ.	د.	أ.	د.		
١	P. Tebt,. 802 l. 19	١٣٥ ق.م	أرسينوى	απλον	١	٣.٠٠٠ -			٣.٠٠٠		الوثيقة من حادث سرقة.

صناعة القوارب ولوازمها:

كان خشب السنط من الأخشاب المحلية التي كانت مستخدمة في مصر منذ القدم في صناعة القوارب والسفن[١٦]. ومن خلال خطاب أبوللونيوس الذي أرسله إلى أحد مرؤسيه ويدعي ديمتريوس. يتضح لنا أن البطالمة أيضاً كانوا يستخدمون خشب السنط فضلاً عن خشب الصفصاف في صناعة القوارب والسفن، وقد جاء في هذا الخطاب:

" من أبوللونيوس إلى ديمتريوس، تحية. أصدر الملك تعليمات بأن الأشجار المحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف، يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير "[١٧].

وكانت هناك طائفة من العاملين في صناعة السفن والقوارب، وهي طائفة عرفت بأسماء متعددة ومصطلحات مختلفة نذكر منها " بناة السفن" (οι ναυτηγοι) ومفردها (ναυτιηιγος). وأيضاً " مثبت الألواح الخشبية بالغراء(πακτωνοποιος) [١٨]. ولقد أتخذ العديد من بناة السفن من قرية كيركي، في الغالب، مقراً لممارسة عملهم[١٩]. وتتضمن إحدى الوثائق البردية[٢٠]. التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م تفاصيل نفقات إصلاح قارب خاص"بزينون" أو ربما خاص بأبوللونيوس " وزير المالية" وأن التقرير الذي رفع إلى زينون من قبل القبطان القارب " فامونيس(Φαμουνις) والذي احتوى علي

نفقات شراء حبال مختلفة الأنواع ومستلزمات أخري، رفع إليه بصفته وكيل أعمال أبوللونيوس وليس بصفته مالكاً للقارب.

ولقد احتوي هذا التقرير علي الآتي:

المستلزمات المطلوبة		السعر	
		أوبول	دراخمة
شهر "طوبة".	Τυβι	–	
حبال خفيفة.	καλωδια	٥ أوبول	
عدد (٢) حبل للسحب.	ρυμα σχοινιον	٢	١
عدد (٢) حبل آخر للسحب من الأمام.	Προρρυμα αλλο	٣	–
شحن.	στηρ	٢	–
باب/ صلبة معبر/ مرساة.	Θυρα / αγκυρα	٣	٣
مسامير.	ηλοι	٢ ١/٢	–
مجاديف ودعامة.	κωπαι και κοντος	٣	٢
شهر "بؤونة".	Παυνι	–	٢
بوابة بغرض التثبيت أو الشد.	Θυρα ωστε Πακτωσι	٥	٢

قيمة إيجار المركب

من خلال إحدى برديات[٢١] زينون التي تعود إلى القرن الثالث ق.م والتي تتعلق بتأجير مركب من الواضح أنها خاصة بزينون وكيل أعمال أبوللونيوس

"الديويكيتيس" نجد أن قيمة إيجار مركب قدرت بما يقرب من ٥٠٠ دراخمة سنوياً، وبالطبع اختلفت هذه القيمة من مركب لأخرى حسب حجم المركب ونوعها وحالتها. ولقد قدم كاتب البردية المستأجر عروض أو طرق مختلفة لدفع قيمة الإيجار منها:

أنه اقترح أن يدفع لطاقم المركب. بأن يعطيهم حصة (نصاب) شهري من القمح وأن يقوم بخصم ذلك من أجورهم[٢٢]، ثم يقدم الكاتب عرضاً ثانياً: وهو أنه سوف يدفع لزينون إيجاراً سنوياً يقدر بـ ٥٠٠ دراخمة، ويقوم زينون بدوره بدفع الضرائب المفروضة للحكومة، وإن احتاج زينون للمركب في أي وقت فسوف يقوم بخصم نسبة كبيرة من المبلغ الذي دفعه (الكاتب) علي سبيل الإيجار وكذلك ما دفعه كأجور لطاقم المركب[٢٣].

ثم يقدم الكاتب عرضاً ثالثاً: وهو أن يقوم بتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة بدلاً من دفع الإيجار بالإضافة إلى تحمل أجور البحارة، وسوف تكون المركب في خدمة زينون متي احتاج إليها[٢٤]، وكل ما يتحمله زينون هو تقديم ٧٢ أردباً من القمح للبحارة و١٨ أردباً للمستأجر[٢٥]، ومن الطبيعي أن يتحمل زينون تكلفة الإصلاحات الضرورية اللازمة للمركب[٢٦]، ولكن لم يحدد في البندين الأخيرين إذا ما كان الربح العائد من المركب سوف يعود علي زينون أم المستأجر[٢٧].

ويتضح لنا من البردية السابقة، أن إيجار المركب بلغ ٥٠٠ دراخمة دون أن يتحمل المستأجر الضرائب المفروضة من قبل الحكومة علي المركب ولكن الذي يتحملها هو المالك وليس المستأجر، علي أن يتحمل المستأجر دفع أجور طاقم المركب. كما يتبين لنا أيضاً أن أجور البحارة كانت تعطي لهم عيناً وليس نقداً حيث جاء في أحد عروض المستأجر أن يقدم زينون مالك المركب ما مقداره ٧٢ أردباً من القمح للبحارة كأجر لهم. ولكن لم توضح لنا البردية عدد البحارة الذين يتقاضون ٧٢ أردباً شهرياً كأجرة لهم. وربما كانت كمية الـ ١٨ أردباً التي يقدمها زينون

(مالك المركب) إلى المستأجر علي أساس أن المستأجر لن يدفع قيمة الإيجار إلى زينون ولكنه سوف يتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة ودفع أجرة البحارة، وأيضـــاً ربما أنهما – أي زينون والمستأجر سوف يتقاسما العائد من المركب بينهما بنسبة معينة يتفقا عليها.

أجـــــور النقل

(١) أجور النقل البري(φορετρον)

ذكرنا في الفصل الأول أن عملية نقل المحاصيل كانت تمر بأربع مراحل حتى تصل إلى الإسكندرية. كما ذكرنا أيضاً أن المزارعين الملكيين كانوا ينقلون المحاصـــيل من الأراضي إلى صومعة الغلال الملكية بدوابهم هم وعلي نفقتهم الخاصـــة[٢٨]. أو أن الحكومة كانت تنقل هذه المحاصيل بدواب مملوكة للدولة نظير ضريبة كانت تفرضها مقابل تقديم هذه الخدمة إلى المزارعين الملكيين. وكانت هذه الضريبة تســـمي الـــ (φορετρον) وذلك طبقاً لما جاء في إحدى البرديات[٢٩]. المؤرخة بالعـــام ١٧١ ق.م والتي قدرت فيها قيمة ضريبة نقل المحاصيل بحوالي ١٢% من كمية المحصـــول الذي يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي. ذلك أن مقدار هذه الضريبة علـــي ١/٦ ٦٢٣١ أردب من القمح كـــان ٧٤٧.٧٥ أردب، أي حـــوالي ٤.٨ خـــوينيكس (Χοινιξ) علي الأردب الواحد (الأردب= ٤٠ خوينيكس ١/٦ ٦٢٣١ / ٤٠ × ٤.٨)

وكذلك فإن كمية أخري من الحبوب الغذائية قدرها ٢/٣ ٣٦ أردباً دفـــع عنها ضريبة قدرها ٥/١٢ ٤ أردب[٣٠]. ونتبين من إحدى الوثـــائق[٣١]. أن ســـائقي الحمير كانوا يتقاضون عن نقل المحاصيل من أراضى الفلاح حتى تصل إلى الشحن في السفن أجوراً من القمح، ولكن الحكومة كانت تشتري من هؤلاء الســـائقين هـــذا القمح بسعر محدد. ثم تضيف هذا القمح الذي اشترته مـــن الســـائقين إلى الكميـــة المشحونة إلى الإسكندرية.

وفي إحدى الوثائق البردية التي(٣٢). تعود إلى نهاية القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن رسالة موجهة إلى الإبستاتيس (مراقب الإقليم) من موظف كبير لم يتبين لنا من خلال سطور البردية لقبه. نتبين أن أجور نقل القمح كانت كالآتي:

" لأجل الميرة الموزعة في القرى سوف لا يقوم أحد ببيعها بأكثر من ٤٠ دراخمة فضية للمينا [وزناً] أو ٣ تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة نحاسية، وللنقل ٢٠٠ دراخمة للتالنت".

كما كان مزارعو الأراضي الملكية ينقلون المحاصيل من الحقل إلى الصومعة أو من الصومعة إلى الميناء علي دوابهم الخاصة مقابل أجر تدفعه لهم الحكومة. ونتبين ذلك من خلال برديتين مؤرختين بالقرن الأول الميلادي. ويحتمل أنهما يرجعان إلى حكم الملك بطلميوس الثاني عشر الزمار. وقد جاء في إحدى هاتين البرديتين(٣٣):

" من ستراتون (Στρατων) كاتب المزارعين (γραμματευς γεωρων) إلى أكوسيلاوس (Ακουσιλαος) السيتولوجوس، تحية. من أجل..... أراضي التاج أردبين من القمح، المجموع ٢ أردب عام ٢١، ١٥ توت. إمضاءات، بيتالوس (Πεταλος) و ماريس (Μαρρης) كاتب القرية ".

والبردية الثانية(٣٤) مرسلة من أونوفريس (Οννωφρης) كاتب مربي الحيوانات (γραμματευς κτηνοτροφων) في قرية باكخياس إحدى القرى الشمالية بإقليم أرسينوي إلى نفس السيتولوجوس يطلب منه دفع أربعة أرادب من القمح نظير نقل كمية من الغلال إما إلى أرسينوي أو إلى ميناء بطوليمائيس هورموس علي دواب الحمل المملوكة ربما لنقابة مربي الحيوانات.

وإن كان قد تبين لنا من خلال البرديتين السابقتين أن الحكومة كانت تستخدم دواب نقل مملوكة للأفراد في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول الملكية إلا

أنه لم يتبين لنا مقدار الغلال المنقولة والتي دفعت الحكومة مقابل نقلـها أردبـين (في البردية الأولى) وأربعة أرادب (في البردية الثانية).

ومما سبق يتضح لنا أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمين بنقل المحصول على حسابهم الخاص وبدوابهم أو بنقل المحصول سواء كانت دواب الحكومة تلـك مملوكة للدولة أو تستأجرها من الأفراد مقابل أجر أيضاً كما جاء في البردية السابقة.

ونفس الشيء لم يكن فقط لمزارعي الأراضي الملكية ولكن أيضـاً بالنسـبة لمزارعي الأراضي الخاصة، حيث كان نقل المحاصيل خدمة إلزامية مفروضة من قبـل الدولة على المزارعين[٣٥].

ومن خلال البرديتين السابقتين[٣٦]. نجـد أن أوامـر الـدفع موجهـة إلى السيتولوجوي؛ وذلك لأن المخازن الحكومية التي تجمع فيها الغلال كانت تعتبر بمثابة مصارف للحسابات شأنها في ذلك شأن المصارف المالية حيث كانت تـدفع أجـور النقل وكذلك الضرائب النقدية[٣٧].

(٢) أجور النقل النهري (ναυλον):-

تحدثنا إحدى الوثائق البردية[٣٨]. التي تعود إلى منتصف القرن الثالـث ق.م عن أجرة النقل النهري، جاء فيها أن لكل مائة أردب كان يدفع عليها تكلفة نقـل (نولون) في منف يقدر بمبلغ ٤٥ دراخمة نحاسية، ٤ دراخمات فضية.

ومن البرديات الأخرى[٣٩]. التي تحدثنا عن تكاليف النقل النهري بردية مؤرخة بالعام ٢٤٨ ق.م جاء فيها أن قبطان أحد المراكب المملوكة لزينون وكـان يدعى بايس (Παις) يقوم بنقل البضائع ويطلب من زينون رفع تكاليف النقل مـن ثلث الأرباح إلى النصف لأن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح.[٤٠].

إن الإشارة الهامة في هذه البردية هي ما ذكره بايس قبطان المركب مـن أن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح ويطلبون النصف، لعل ذلك يشير

إلى أسلوب خاص في استغلال المراكب، فإن بايس- قبطان المركب- مسئول عن تكلفة النقل وعن شحن المركب. ولعل بايس وجد أن أرباح زينون وفيرة. لذلك طلب المشاركة في نصف الأرباح[٤١].

كما أن إحدى البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م جاء فيها أن دخل منف من السمك بلغ ٣ تالنت، أما مصاريف النقل المائي والمكوس فقد بلغت تالنتاً واحداً، ٢٥٠٠ دراخمة.

ونلاحظ فيما سبق أن المكوس الجمركية كانت ترتبط بتكلفة النقل، وذلك لأن المكوس كانت تقدر عادةً علي أساس قيمة السلعة بما في ذلك تكاليف نقلها[٤٢].

ولقد مر بنا في البردية السابقة[٤٣]. أن البحارة كانوا يتقاسمون الأرباح مع مالك السفينة. كما كانوا يتقاسمون الأرباح مع الملك البطلمي بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي[٤٤]. وفي بعض الحالات الأخرى وجد أن البحارة كانوا يتقاضون أجرة شهرية. حيث نجد في بردية تعود إلى نهاية النصف الأول من القرن الثالث ق.م شكوى من بحار يدعي مورس موجهة إلى أحد معاوني زينون ويدعي "بيمينيس" (Πεμενης) لأنه لم يتقاض أجره لمدة أربعة شهور[٤٥].

كما جاء في بردية أخري أن بحاراً يدعي "فامونيس" (Φαμωνης) يعمل علي أحد المراكب المملوكة لأبوللونيوس كتب إليه يستعطفه أن يوافق علي صرف متأخرات أجوره هو وباقي البحارة حتى لا يضطر إلى بيع ملابسه علي حد تعبيره، ولكي يحصل علي حريته بأسرع ما يمكن[٤٦].

ويبدو أن فامونيس قد وقع أسيراً لبحارته الذين تمردوا عليه بسبب عدم صرف أجورهم، واعتبروه إما مسئولاً عن تأخر أجورهم، أو علي الأقل متواطئاً مع المسئول عن التأخير. وهذا المأزق يبدو واضحاً من سياق البردية التي تنتهي بهذه الاستغاثة الفريدة[٤٧].

ويبدو أن البحارة كانوا يتقاضون أتعاباً نظير عملهم علي هيئة مقدار من الغلال[٤٨].

ثانياً: العصر الروماني.

يبدو أن مستأجري الأراضي الحكومية بكافة أنواعها كانوا ينقلون محصولهم إلى الطاحونة، إما بواسطة دوابهم الخاصة أو بدواب النقل الحكومية وذلك في حالة عدم توافر دواب نقل لديهم. وكانت الحكومة تفرض عليهم مكساً نظير ذلك[٤٩]. ويبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يتمتعوا بهذا الحق. كما كلف الفلاح بنقل نصيب الحكومة من الغلال من طاحونة القرية إلى صومعة الغلال. وكان في استطاعة مستأجري الأراضي الحكومية استخدام قوافل الدواب الحكومية نظير مكس خاص بذلك[٥٠]. كما فرض رسماً إضافياً علي أصحاب الأراضي نظير نقل الغلال من الصومعة إلى الميناء، وقد خصص هذا الرسم لدفع أجور موظفي الصومعة المختصين بتصدير الغلال وأجور سائقي دواب النقل ونفقات إنزالها إلى السفن. وكان محصل ضريبة القمح "السيتولوجوس" هو المسئول عن دفع هذه الأجور[٥١].

ولا يستبعد أن تكون نفقات نقل القمح إلى الإسكندرية قد فرضت علي كاهل دافعي الضرائب[٥٢].

وسوف نتناول في البداية أسعار وسائل النقل ثم أجور النقل في مختلف مراحله.

(١) أسعار وسائل النقل البري:

سوف نكتفي هنا بالحديث عن أسعار الحمير كوسيلة من وسائل النقل البري، وذلك لأنه لم تتوافر لدينا المعلومات الخاصة بأسعار وسائل النقل الأخرى من جمال وبغال وثيران وغيرها من ناحية، ولأهمية هذا الحيوان في عملية النقل البري من ناحية أخري.

إن معظم الوثائق البردية المتوافرة لدينا عن أسعار الحمير مؤرخة بالقرن الثاني الميلادي. ولقد كان سعر الحمار خلال هذا القرن يتراوح ما بين ٥٦ دراخمة و٣٤٨ دراخمة[٥٣].

وفي إحدى البرديات[٥٤] المؤرخة بعام ١٠٣م بيع حمار بمبلغ ٢٨٠ دراخمة من الفضة. والبردية عبارة عن عقد بيع لحمار. وجاء فيها:

".... في قرية كيركيسوخويس (Κερκεσουχοις) في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي. أمونيوس بن سيفيروس يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً. به ندبة أعلي حاجبه الأيسر. من نيلوبوليس في إقليم هيراكليوبوليت بقسم لجايوس فاليريوس لونجوس (Λογγως)، مسرح من الخدمة العسكرية في الجيش. يبلغ من العمر حوالي ٤٧ عاماً به ندبه أعلي حاجبه الأيسر بأنه قد باع له حمار...... والإقرار شمل استلامه ٢٨٠ دراخمة من الفضة بالكامل يداً بيد".

في إحدى البرديات[٥٥] المؤرخة بعام ١٢٦م جاء ثمن أنثي حمار ٥٦ دراخمة من الفضة والبردية عبارة عن عقد بيع لأنثي حمار جاء فيه:

".... ثيادلفيا في قسم ثيمستيس بإقليم أرسينوي ميستاريون (Μυσταριων) بن هيرون يبلغ من العمر حوالي أربعين عاماً به ندبة علي إصبع اليد اليسرى الصغير يوافق علي أنه باع إلى ساتابوتيس (Σαταβουτις) بن بيكيسيوس(Πεκυσιος) يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً- به ندبة علي إصبع يده اليسرى الصغير أنثي حمار.... ولقد تسلم ميستاريون من ساتابوس المبلغ المتفق عليه بينهما ٥٦ دراخمة من الفضة مباشرة من يد ليد".

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا أن ثمن أنثي الحمار في عام ١٢٦م دراخمة الذي يرجع إلى حكم الإمبراطور هادريان (١١٧-١٣٨م) ٥٦ دراخمة من الفضة. وفي العام ١٣١م في عهد نفس الإمبراطور بيع حمار بـ ٤٨ دراخمة[٥٦] كما بيعت

أنثى حمار في نفس فترة الحكم بـــ ٦٠ دراخمة من الفضة[٥٧]. وفي عام ١٥٠ ميلادية (فترة حكم الإمبراطور أنطونيوس بيوس ١٣٨ – ١٦١م) بيع حمار ٢٠٠ دراخمة من البرونز[٥٨].

وفي القرن الثالث نجد أن أسعار الحمير قد زادت بشكل مبالغ فيه حيث نجد أن ثمن الحمار في عام ٢١٧ هو ٤٠٠ دراخمة وفي العام ٢٨٧ نجد أن سعره قد أصبح ٣٨٠٠ دراخمة. وفي نهاية القرن الثالث بيع حمار بمبلغ تالنتين وثلاثة آلاف دراخمة أي ١٥.٠٠٠ دراخمة، إذا كان التالنت يساوي ٦.٠٠٠ (ستة آلاف) دراخمة، بمقارنـــة هذا السعر بالمثال السابق، حيث كان ثمن الحمار عام ٢٨٧م هو ٣٨٠٠ يتضح لنـــا مدي زيادة الأسعار، ويرجع ذلك إلى تضخم الأسعار الذي ســـاد في نهايـــة القـــرن الثالث نتيجة لانهيار قيمة العملة[٥٩].

(٢) أجور النقل البري.

هناك العديد من الوثائق البردية والمؤرخة بالعصر الروماني تحدثنا عن أجـــور النقل البري في أقاليم مصر المختلفة. ومنها:

وثيقة بردية تعود إلى العام ١٨ق.م[٦٠] تشير إلى أن أجرة دواب النقـــل في ذلك الوقت كانت ١/٦ أردب من إجمالي الشحنة المنقولة.

وبردية ثانية مؤرخة بالعام ٣٣م تشير إلى أن أجرة الحمار الكبير وآخر صغير نظير قيامهما بأعمال نقل، بلغت ١٦٨ دراخمة، بواقع ٣ دراخمة لكل شهر.

وبردية ثالثة [٦١]مؤرخة بالعام ٤٢م تشير إلى أن أجرة كمية من العدس من قرية ثيادلفيا إلى أرسينوي بالحمار كانت ١/٢ أردب لكل شحنة ومن أوتوديـــك إلى أرسينوي ١/٢ ١٣ أردب لكل ١/٢ ٢١٣ أردب.

وبردية رابعة [٦٢]مؤرخة بالعام ٤٦م تشير إلى أن أجرة الحمار وسائقه في إقليم أرسينوي بلغت ٨ دراخمة ٥ أوبول وذلك نظير استخدامها في أعمال نقل من قرية تبتونيس إلى قرية كيركي بنفس الإقليم.

وبردية خامسة [٦٣]مؤرخة أيضاً بالعام ٤٦م وتشير إلى أن أجرة الحمار في إقليم أرسينوي بلغت ٥ أوبول وذلك نظير قيامه بأعمال نقل قرية تبتونيس إلى قرية تالي (Ταλει) بنفس الإقليم.

وفي بردية سادسة[٦٤] مؤرخة بالعام ٧٩م جاءت أجور النقل في إقليم هيرموبوليس كالآتي:

أجرة عربات نقل، نقلت بعض الحزمات من الحقل إلى الجرن الملكي ٥ دراخمة في اليوم. في بعض الأحيان بلغت ١٠ دراخمات. وكانت أجرت الحمير ١/٢ ١-٢ أبول لكل حزمة. وكانت أجرة الحمير نظير نقل النبيذ من إحدى الضياع إلى قرية إيبونيتيس (Ιβιονιτις) ٣ أبول لكل حمولة حمار.وكانت أجرة الحمير نظير نقل ٦٢ كيساً من السماد ٤ دراخمة. أجرة الحمار لكل يوم ٧ أوبول، والسائقين ١/٢ ٢أوبول.

وبردية سابعة[٦٥] (مؤرخة بالعام ١٠٨م) وهي عبارة عن إيصالات ثلاث مبالغ مجموعهم ١٨ دراخمة. لنقل حبوب من المحتمل أنها إيجار الأراضي العامة تنقل من صوامع الغلال العامة إلى بطوليمائيس هورموس علي الجمال المملوكة للدولة. وجاء فيها:

" العام الحادي عشر من عهد الإمبراطور قيصر نيرفا تراجان أغسطس جرمانيكوس ٢٢ بؤنة دفع من قبل بسينكيبكيس (Ψενκηβκις) بن باكيبكيس (Πακηβκιος) إلى أورسيس (Ορσης)، هوريون وشركائهم لحساب

فيلافيوس هيراكليديس النومارخ، من أجل نقل حزم وأكياس في العـــام المـــذكور الحادي عشر ٨ دراخمة من الفضة، المجموع ٨ دراخمة".

ونتبين من خلال هذه الوثيقة أن نقل الأكياس والحزم من الحقل إلى صومعة الغلال المحلية كان يقوم به مستأجرو الأراضي العامة علي دواب نقل (جمال) مملوكة للدولة لضريبة مفروضة عليهم من قبل الدولة وهي ضريبة(Προσμετρωμεν)(والتي سبق الحديث عنها في الفصل السابق.)

وبردية ثامنة[٦٦] مؤرخة بعام ١٤٥م تشير إلى أن أجرة جمل بلغـــت ٧ ١/٢ دراخمة لكل تالنت نظير نقل حجر الشبة من الواحة الصغيرة (الداخلـــة) إلى قريـــة سوكنوبايونيسوس، والتي تبلغ المسافة بينهما مسيرة ١٨ يوماً ذهاباً وإياباً[٦٧]

وجاء في هذه البردية:

" السنة التاسعة من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكـــر العديـــد مـــن الألقـــاب الأخـــرى) ٣ طوبـــة. مـــن خـــلال مصـــرف ســـابينوس، في حـــي ترياســـيريس(Τρεασυριης) أنـــا ســـخاوريون (Σχαυριον) بـــن أفروديسيوس(Αφροδισιος) وأقرناءه مشرفي احتكار حجر الشـــب في إقلـــيم أرسينوي إلى بانوفيس (Πανουφις) بـــن تيســـينوفيس (Τεσενουφις) و ستوتويتيس (Στοτοετις) بقرية سوكنوبايونيسوس في إقليم هيركليوبوليس، سائق جمل، طبقاً لما دفعه من أجل المكس علي الثلاثين تالنت من حجر الشبة التي نقلها من الواحة الصغيرة إلى أرسينوي عبر بوابة مكوس نينبو (Νυνπου) بمعدل ١ دراخمة و٣ أوبول لكل تالنت، و٤٥ دراخمة وبالمثل ١٢ تالنت من المعدن، قد أستلمها مـــن أجل نقلهم، بمعدل ٧ دراخمة ٣ أبول، و٩٠ دراخمة و١٣٥ دراخمة".

وتقدم لنا برديات "كولومبيا[٦٨] المؤرخة بعـــام ١٥٥م بعـــض المعلومـــات المرتبطة بنقل الغلال وأجور نقلها إلى صوامع الغلال إلى المينـــاء تمهيـــداً لنقلـــها إلى

الإسكندرية. كما تلقي هذه البرديات الضوء علي التفويضات (επισταλμαται) الصادرة من الاستراتيجوس و الباسيليكوجراميتوس إلى مرؤسيهم في صوامع الغلال والمصارف المالية. وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكوس.

وتشير إحدى هذه البرديات[٦٩] إلى أجرة نقل خاصة بسائقي الحمير العامة نظير نقلهم كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء، وجاء فيها:

" إلى سابينوس وشركاه، مصرفي الدولة، من سائقي الحمير العامة الذين تظهر أسماءهم بأسفل، من قري موخيس (Μουχεις) و إليوسيس (Ελευσις) من خلال هيراكلاتوس (Ηρακλας) ممثلنا المعين. لقد استلمنا منك المال الذي أمرت بدفعه لنا كأجرة نقل (φορετρον) علي القمح والشعير الذي نقلناه. كما تم التصديق عليه، من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء وتبلغ أجرة النقل تلك، ١/٤ ٢٨ أردب من القمح ١/٢٤ ١/٣ ٢ أردب من الشعير القيمة المحولة هي ٨ دراخمة لكل أردب من القمح، المجموع الكلي ٢٢٦ دراخمة. وبالنسبة للشعير حوالي ٤٨٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، المجموع الكلي كان ١١ دراخمة ٢ أوبول، ٢ خالكي المبلغ الإجمالي ٢٣٧ دراخمة، ٢ أوبول، ٢ خالكي....."

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن أجرة النقل للقمح والشعير من صوامع الغلال في بوليمون إلى الميناء بلغت ١/٤ ٢٨ أردب من القمح و ١/٢٤ ١/٣ ٢ أردب من الشعير. وان هذه القيمة العينية تم تحويلها إلى قيمة نقدية بلغت ٨ دراخمة لكل أردب من القمح و ٤٨٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب من الشعير أي بواقع ٤ دراخمة و ٤ أوبول و ٦ خالكي لكل أردب من الشعير[٧٠] ويشير كل من "ويسترمان" "وكيز" إلى أن الأجور الخاصة بالنقل البري لغلال الدولة كانت تأخذ أيضاً بشكل عيني من صوامع غلال الدولة عن طريق السيتولوجوي .[٧١]

ولكن هل كان تحديد الأجر المأخوذ مقابل النقل، عيناً أم نقداً يحـدد عـن طريق الاختيار؟ أي، هل كان سائقو الحمير والجمال هم الذين يحددون إذا ما كانوا سيحصلون علي أجورهم بشكل عيني أم نقدي، أم أن الدولة هي التي كانت تحـدد إذا ما كان الأجر نقداً أم عيناً؟ يفترض كل من "ويسترمان"و " كيز" أن قرار له مثل هذه الأهمية ينبغي أن يتخذه الوالي لاعتبارات المصلحة الاقتصادية للدولـة في كـل عام، ذلك لأن التفويض في حق الاختيار بين الدفع نقداً أم عيناً، يحتفظ بـه بشـكل سنوي- أي يتم تحديده في كل عام- طبقاً لقـرار الـوالي فضـلاً عـن قـرارات الاستراتيجوي في الأقاليم[٧٢]. وربما يرجح هذا الرأي أيضاً ما ذكرناه سـالفاً عـن التقارير الدورية التي كانت ترسل إلى الوالي عن دخول صوامع الغلال المنتشـرة في جميع أنحاء البلاد.

وبردية ثانية من برديات كولومبيا[٧٣] تتعلق بأجور سائقي الجمال العامة من قرية ديونيسياس (Διονυσιας) نظير نقلهم كمية من القمح من قسم بوليمون إلى الميناء. وجاء فيها:

" إلى ساينوس ديوس وشركائهم، مصرفي الدولة، نحن الذين كتبت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة من قرية ديونيسياس، ممثلين من خلال هوريـون ممثلنـا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا عن طريق بطلميوس، السكرتير الملكي لقسم بوليمون وممثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون و ثيميستيس لأجرة نقل القمح، العمل الذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس علي محصـول قسـم بوليمون للعام السابع عشر. وبلغت تكلفة النقل ١٣٠ أردباً من القمح، الـذي تم تحويله إلى قيمة مالية بلغت ٨ دراخمات لكل أردب، الإجمالي ١٠٤٠ دراخمـة مـن الفضة، والمجموع الكلي ١٠٤٠ دراخمة".

وعندما يسلم سائقو الحمير وسائقو الجمال المخصصة لهم من الغلال في الميناء المحدد. كان يطلب منهم إيصال أو شهادة ما تثبت أنهم قد قاموا بتوصيل الكمية الصحيحة وتظهر هذه الشهادة في العديد من إيصالات كولومبيا[٧٤] من خلال الجملة (ου εδηλωθημεν)، بمعني " كما تم التحقق منه " أو " كما قدم وثيقة تثبت ذلك".[*]

ويرجح أن إعداد هذه الشهادة كان أحد واجبات حراس النهر (Ορμοφυλακες) كمندوبين عند السيتولوجوي، وبناءً علي تلك الشهادة فإن سائقي الجمال وسائقي الحمير كانوا يقدمون طلباً لصرف أجور النقل مقابل ما تم إنجازه من عمل[٧٥].

كما نلاحظ أن هناك ممثل ينوب عن سائقي الجمال وسائقي الحمير في استلام أجور النقل[٧٦]. وعلي سبيل المثال ما جاء في إحدى تلك البرديات[٧٧].

" أنا خريساس (Χρυσας) ممثل معين من قبل هؤلاء الذين كتبت أسماؤهم بأعلى (سائقو حمير من قري مختلفة) قد تسلمت ألفين وأثنين وخمسين دراخمة من الفضة، وأثنين من الأبولات، المجموع الكلي ٢٠٥٢ دراخمة و٢ أبول كما ثبت بأعلى العام الثامن من حكم مولانا أنطونيوس قيصر ٥ برمهات".

ويبدو أن هذا المندوب الذي كان يتسلم أجرة النقل من مصرف الدولة بالنيابة عن سائقي الدواب كان وكيل أو كاتب نقابة سائقي الدواب.

كما نجد أن هناك بعض سائقي الدواب كانوا يباشرون عملهم بأنفسهم لدي الدولة ويتسلمون أجور النقل الخاصة بهم بأنفسهم من مصرف الدولة[٧٨]. ومثال ذلك:

" أنا سرابيون بن مارون. سائق جمل، تسلمت المائتى وواحد دراخمة والاثنين أوبول المذكورة بأعلى"[٧٩].

ونجد أيضاً أن بعض السائقين قد تسلموا الأجور الخاصة بهم بأنفسهم ولكن لأنهم أميون فقد كتب ووقع بالنيابة عنهم شخص آخر ليس سكرتير نقابة سائقي الدواب. ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى البرديات[٨٠].

" كتابة مطابقة لهم عن طريق ماريون "نوموجرافوس" (νομογραφος) هؤلاء الذين أعطيت أوصافهم. ثبت أنهم أميون، العام الثامن من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) ٢ برمهات أنا، أمونيوس، بن هوريون، تسلمت أجري كما حدد بأعلى. أنا، أمونيوس بن مايشسس، أيضاً تسلمت أجري كما حدد بأعلى.

وفي إحدى برديات كولومبيا أيضاً[٨١] نجد أن طلب الدفع كان مؤرخاً بـ ٢٥ أمشير في حين أن الدفع من قبل المصرف الحكومي وجد بعد ذلك بثمانية أيام في ٣ برمهات وقد يمثل هذا الوقت المستغرق من قبل المصرف الحكومي للانتهاء من إعداد الأجور الخاصة بالسائقين. [٨٢]

وفي إحدى البرديات[٨٣] المؤرخة بعام ١٥٨م نجد أن أجرة نقل القمح من صوامع الغلال إلى أرسينوي بلغت ١/٢ أردب لكل حمولة يبلغ وزنها ٣ أردب. والنص كالآتي:

" طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـ ٢٦ طوبة في العام الثامن صادر إلى نقابة أصحاب دواب النقل من قرية سوباثيس التابعة لإقليم هيراكليوبوليت من أجل خدمة النقل تم التصديق عليها لتسلم تحت إدارة نائب الاستراتيجوس هيليودوروس لنقل غلال من صوامع الغلال في قسم ثميستس لنقل محصول العام الثالث ٢٩ أردب من القمح. لنقل محصول الرابع ١٦٠ أردب من القمح. لنقل محصول العام الخامس ١٩٨ أردب من القمح. لنقل محصول العام السادس ٣٣ أردب من القمح المجموع الكلي ٤٢٠ أردب. أيضاً تحت إدارة بطلميوس الكاتب الملكي السابق لقسم

ثيميستيس ويعمل كستراتيجوس من ٤ برمودة إلى أبيب، طبقاً للتفويض الصادر من بطلميوس إلى خلفه هيلودوروس والآتي يضاف إلى ما جاء بأعلى: لنقل محصول العام الثاني ١/٤ ٨١ أردب من القمح، لنقل محصول العام الثالث ١/٤ ١٩ أردب من القمح الكميات ١/٢ ٢٠٠ أردب من القمح. مجموع الكميات لكلاً من التفويض ١/٢ ٦٢٠ أردب من القمح. طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـ ١١ أمشير في العام الثامن صادر إلى نقابة أصحاب دواب النقل في قرية إقليم كينوبوليس من خلال وكيلهم سيرابيون بن إيليس (Ελις) تحت إدارة حربوقراطيون من أجل نقل غلال محصول العام الثالث من حكم الأباطرة أنطونيوس فيروس من صوامع غلال قسم بوليمون ٥/٦ ٥٥٨ أردب من القمح. مجموع الكميات الكلي ٥/٦ ٥٥٨ أردب من القمح مجموع شحن القمح متضمناً ذلك أجرة النقل ١٩/٢٤ ٥.٦٢٦ أردب من القمح الحساب المتبقي في خزانة الدولة ١/٢ ١٠.٩٨٤ أردب من القمح ٩ أردب الشعير ٢.١٦٣ أردب من العدس- التاريخ.

من الواضح أن كميات الغلال الواردة في هذه البردية خاصة بالأنونا. وقد تم نقلها بناءاً علي تفويضات صادرة من الاستراتيجوس من المحتمل صدرت بناءاً علي تلقي إشعار من مدير المال المسئول عن صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس يفيد بأن ذلك الشحن مسموح به. ولقد ناقشت هذه الوثيقة المبالغ المالية التي تم إعداد الشحنات ست سنوات سابقة أو غلال قديمة قد تم تخزينها في صوامع الغلال المحلية لبعض السنوات. وشحنت الآن إلى روما. لكن يبدو أن وجهة النظر الأخيرة هي الصحيحة. أما فيما يتعلق بأجرة الشحن فإننا نجد أن الكمية الإجمالية للغلال التي تم نقلها هي ١٩/٢٤ ٥.٦٢٦ أردب شاملة أجرة النقل وهي:

٥/٨ ٥٥٨ أردب . وبعملية حسابية بسيطة نجد أن الكمية التي تم نقلها بعد خصم أجرة النقل منها وهي ٥.٠٦٨أردب أو ١.٦٨٩حمولة حمار (باعتبار أن حمولة الحمار ثلاثة أرادب).

(٣% ١.٦٨٩ =٥.٠٦٧) قد شحنت بمعدل بتكلفة نقـــل بلغـــت ١/٣ أردب مع إضافة بعض الرسوم الضئيلة[٨٤].

وفي بردية[٨٥] تعود إلى العام ١٧٠/ ١٧٥ نجد أن أجرة النقل دفعت نقـــداً بمقدار أربعة دراخمات وجاء فيها:

" في العام .... من حكم ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد مـــن ألقابـــه الأخرى) ٢٤ شهر أمشير دفع من قبل كرونيون(Κρονιων) وآخرون من مشايخ القرية (Πρεσβυτεροι κωμης) قرية تيبتونيس، من أجل أجرة النقل في العام المـــذكور آنفـــاً، لـــدين فانيســـيس (Φανησιν) بـــن أونـــوفريس (Οννοφρεως) لحساب ٤ دراخمة"

ومن خلال إحدى البرديات[٨٦] المؤرخة بالعام ١٧٢م وهي عبارة عن جسام مقدم من قبل أحد البناءين من أجل أجرة النقل بكمية من الطوب الآجر. نجد تكلفة النقل بلغت ١٦ دراخمة لكل (١٠.٠٠٠) عشرة آلاف من الطوب الآجر.

وفي إحدى البرديات[٨٧] المؤرخة بنهاية القرن الثاني الميلادي نجد أن أجـــرة النقل بلغت ١٩ أوبول علي كل كيس يتم نقله من القرية إلى الميناء. وجاء في هذه البردية:

"من كرونيون باكيكيس حفيد حربوقراطيون كاهن معبد قرية تبتـــونس المشهور... والذي عاني من وقاحة غير عادية من قبل كرونيوس والذي بحق رجـــل طائش وهذا هو الموضوع. الآن هو حضر نفســـه لكـــي يطلـــب أجـــرة الشـــحن (ναυλον) الذي تم نقله من القرية إلى الميناء. وبدلاً من أجرة الشحن التي دفعها وهي ١٩ أوبول علي كل كيس يطلب ٣٠ بطيشه وقلة حياءه المعتاد".

يبدو من خلال هذه البردية أن تكلفة النقل كانت ١٩ أوبول أو علي كـــل كيس أو ٣٠ أوبول التي تمت الشكوى علي أساسها.

ويفترض "ويليز" (Welles) ناشر البردية أن تكلفة النقل ربما تكون ١/٣ ٦ أو ١٠ أوبولات لكل أردب من القمح، ١/٢٤ ٦ علي أساس ١٩ أوبول لكل كيس (كل كيس ٣ أردب) وعشر علي أساس الـ ٣٠ أوبول موضوع الشكوى. ولكن نلاحظ أيضاً من خلال هذه البردية استخدام كلمة " نولون" (ναυλον) للتعبير عن " تكلفة النقل البري" في حين أننا اعتدنا من خلال ما مر بنا من برديات أن "النولون" لتكلفة النقل المائي و"الفوريترون" (φορετρον) لتكلفة النقل البري.

ويري "ويليز" أن كلاً من المصطلحين ربما استخدما نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعمال مكان الآخر[٨٨].

(٣) أجور النقل النهري:

لقد كان النقل النهري هو المرحلة الأخيرة من مراحل النقل، فبعد أن يتم نقل الغلال من صوامع الغلال المختلفة براً علي ظهور الدواب وكذلك العديد من السلع الأخرى، إلى الموانئ النهرية المنتشرة علي امتداد نهر النيل يتم نقلها بالسفن عبر النيل إلى الإسكندرية. حيث بعد ذلك إلى روما.

ولدينا عدد كبير من الوثائق البردية التي تحدثنا عن أجرة النقل النهري. ومنها وثيقة بردية[٨٩] مؤرخة بالعام ٤٢م تحدثنا عن أجرة نقل كمية من الحبوب الغذائية عن طريق السفن من أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس. حيث كانت أجرة نقل ٢١٦ أردب من العدس ١/٢ أردب. وأجرة نقل ٩٠٠ أردب من العدس ١/٤ ٨ أردب ١/٢ ٢٦٧.٩٧ أردب من القمح بلغت أجرة نقلها ٣٠ ٢.٣ أردب. ١/٢ ٣٤.٨٤٧ أردب من الشعير بلغت أجرة نقلها ١٩٨ أردب.

وفي بردية ثانية[٩٠] مؤرخة بالعام ١٣٣م دفع مبلغ ١٠٤ دراخمة كأجرة نقل كمية من التبن، تبلغ قيمتها النقدية ١١٩٠ دراخمة، وذلك مقابل نقلها من قرية الاباثيس (Αλαβανθις) إلى محطة مياه في أرسينوي.

وفي عام ١٣٨/ ١٦١م. في إقليم هيراكليوبوليس، كانت أجرة كمية من القمح ٨٨ دراخمة. و٣٣ دراخمة دفعت مقابل نقل حجر[٩١].

وتحدثنا إحدى برديات كولومبيا[٩٢] المؤرخة بالعام ١٥٥م عند نقل كمية من جذوع الأشجار من بوليمون بإقليم أرسينوي إلى قرية بوكولون، وبلغ عدد الجذوع ٢٢ جذعاً. وكانت أجرة النقل ٤/١ ٣٣ دراخمة لكل ١٠٠ أردب من حمولة السفينة التي بلغت ٨٠٠ أردب.

والنص كالآتي:

" إلى سابينوس وشركاه، المصرفيين الحكوميين. أنا، هيركليديس بن ديديموس أسم أمي هو ديميتروس من ميناء هيراكليوبوليس ، قبطان مركبي المملوكة لي، حمولة ٨٠٠ أردب، مع أمونيوس بن ميترودوروس (Μητροδωρου)، حفيد كيفالون (Κεφαλωνος) من قبيلة سوسيكوسميان (Σωσικοσμιου) وحي زينيان (Ζηνειου)، وديونيسيوس بن بطلميوس حفيد بوتامون (Ποταμωνος) من قبيلة أرخيستراتينوس (Αρχεστρατειου) وحي زينيان، يعملون كضمانات لامتثالي، وكضمناء لي، هذان الاثنان هما رؤساء نقابة ربابنة السفن لإقليم أرسينوي. قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من أجل نقل خشب الأكانثوس (ακανθινων) لعدد٢٢ جذع قادم من قسم بوليمون من أجل قرية بوكولون..... بما قيمته ٣٣ دراخمة٢/١١ أوبول ٢ خالكي لكل ١٠٠ أردب من حمولة السفينة. الإجمالي ٢٦٦ دراخمة من الفضة، ٢/١١ أوبول، اقتطاع ٢/١ ٦% من أجل ـــ بما يساوي ١٧ دراخمة. ٢ أبول. المتبقي ٢٤٨ دراخمة، ٢/١ ٥ أوبول الإجمالي ٢٤٨ دراخمة ٢/١ ٥ أوبول. و هيراكليديس يبلغ من العمر حوالي ٣٥ عاماً به ندبة بحاجبيه الأيسر كتب بالنيابة عنه لأنه ثبت أنه أمي، من قبل هيراكليديس النوموجرافيوس. العام الثامن عشر من حكم

مولانا أنطونيوس قيصر. أنا ديوينسيوس بن بطلميوس، أضمن صحة ما ذكر بـأعلى هيراكليديس"

ونتبين من خلال هذه الوثيقة البردية أن تكلفة النقل من بوليمون من سـعة حمولة المركب، وأن نسبة بلغت ٢/١ ٦٥% منها ثم انقطاعها من الممكن أنها خصم صاحب المصرف من أجل مبلغ قد تم دفعه مقدماً(٩٣).

كما نلاحظ أيضاً أن موظفي نقابة أصحاب السفن في إقليم أرسينوي عملوا كضمناء لمالك المركب الخاص في الوفاء بتعاقدات الحكومة(٩٤).

ويذكر " أويرتل" "Oertel" أن هذين الضامنين اقتضتهم الضرورة لضمان تنفيذ قبطان السفينة للمهمة التي أوكلت إليه في خدمة النقل وعدم حدوث أي إتلاف، أو فقدان أو خسائر أثناء النقل(٩٥).

كما نلاحظ أيضاً أن مالك السفينة (هيراكليديس) كتب بالنيابة عنه شخص آخر هو هيراكليديس، النوموجرافيوس لأنه لا يجيد الكتابة. وكذلك ضمنه شـخص ثالث في إثبات صحة ما جاء في الإيصال وهو ديونيسيوس(٩٦).

وذلك يتشابه مع ما جاء في إحدى إيصالات النقل البري حيث كتب بالنيابـة عـن سائقي الدواب شخص آخر وهو أيضاً نوموجرافيوس (٩٧).

وفي إحدى البرديات(٩٨) التي تعود إلى القرن الثاني الميلادي حسـاب مـن المحتمل أنه قدم من قبل موظف إلى رئيسه المباشر، خاص بنفقات تتعلق بأجرة نقـل حمولات للعديد من المراكب المحملة بالقمح والمرسلة عبر النـهر. في الغالـب. إلى الإسكندرية. وجاء في هذه البردية:

" حساب لمركب تريادلفوس (Τριαδελφου) ٣٤٠٠ أردب من القمح بتكلفة ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، الإجمالي ٧١٢ أردب.{ العدد الصحيح هـو ٧١٤ حيث أن التكلفة كانت ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. وإذا قسـمنا ٤٣٠٠

÷ ٢١= ٧١٤ وليس ٧١٢. لنفس الشخص بتكلفة ٤ دراخمة لكل ١٠٠٠ أردب، ١٢ دراخمة حمولة ١٧١ أردب من القمح نقلت.... المكان الجاف ٤ دراخمة لكـــل ١٠٠ أردب، ٦ دراخمة، تكلفة الجـــرة (مـــن النبيـــذ) أرســـلت إلى المســـاعدين (υπηρεταις) والجنود (στρατιωτη) ٨ دراخمة أوبول[٩٩].

وفي إحدى فقرات هذه البردية[١٠٠] أيضاً جاء:

" مركب هوريون (Ωριωνος) بن أمونيوس (Αμμωνιου) ١٥٠٠ أردب. ولمركب باوسيريس (Παυσιριος) بن أبوللونيوس، ٥٠٠ أردب الاجمالي ٢٠٠٠ أردب بتكلفة ٢١ دراخمة لكـــل ١٠٠ أردب = ٤٢٠ دراخمـــة دفـــع إلى هوريون، ربان مركب، المبلغ المخصص له ٨ دراخمة"

يبدو بشكل واضح أن هذا حساب نقل غلال الأنونا بالإضـــافة إلى بعـــض جرار النبيذ ولقد بلغت تكلفة نقلهم من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. ونلاحظ أن تريادلفوس قد تقاضي مبلغاً إضافياً وهو ٤ دراخمـــة لكل ١٠٠٠ ألف أردب ولكن سبب تقاضيه لهذا المبلغ الإضافي غير معروف.

وفي بردية[١٠١] مؤرخة بالعام ٢١٠م نجد أن تكلفة النقل لكمية من الغلال من ميناء "جروف" في أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس بلغت أردب لكـــل ١٠٠ أردبا من الحمولة بالإضافة إلى ١/٤ أردب إضافي. وتتعلق هذه البرديـــة بنقـــل كمية من الغلال من قريتين من إقليم أرسينوي عن طريق دواب حمـــل مـــن إقلـــيم كينوبوليس. وتكلفة النقل الخاصة بهذه الغلال ليست شاملة أي أنها شملت النقل عن طريق السفن فقط حيث أن تكلفة النقل البري الخاص بدواب النقل الـــتي نقلـــت الغلال إلى الميناء دفع بشكل منفصل عن تكلفة النقل المائي وما جاء في هذه البرديـــة هو فقط تكلفة النقل بالسفن[١٠٢].

وجاء في البردية:

" في الرابع والعشرين من شهر بابه ٩٨ حمار أحضروا ٢٩٤ أردباً (بمعدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع و العشرين ٢٨٢ تم تسليمهم (حساب الأيام الأخرى فقد) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ٢٩ بابة ١٧٣٠ أردب من القمح (بدلاً من ٣٧٣٠ أردب أعطيت في النص) تكلفة الشحن أردب لكل ١٠٠ أردب.{ لو قمنا بحسابها بقسمة المجموع الكلي للأرادب وهو ١٣٧٠÷ ١٠٠ أردب= ١/٢ ١٧ أردب بالإضافة إلى ¼ أردب ١/٢ ١٧ أردب بإضافة ١/٤ أردب، المجموع ٧/١٢ ١٧ أردب باقي الحساب ٥/١٢ ١٧١٢ (بدلاً من ٥/١٢ ٣٧١٢ أردب أعطيت في النص).

وفي إحدى البرديات(١٠٣) المؤرخة بالقرن الثالث الميلادي نجد أن مالك مركب يدعي كرونيون قد تقاضى ٢٩٩ دراخمة كأجرة نقل، ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية الكمية المنقولة والمكان الذي نقلت منه أو إليه. كما نجد أيضاً في نفس البردية أن أجرة نقل كمية الشعير إلى الإسكندرية بلغت ٥١٨ دراخمة.

وفي بردية (١٠٤) مؤرخة بالقرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن طلب مقدم إلى مدير مكتب الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بخصوص أجرة نقل كمية من الغلال، تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية، ولقد بلغت أجرة النقل هذه واحد أوبول رغم أننا نعلم من خلال بردية أوكسيرينخوس السابقة الذكر(١٠٥) أن أجرة النقل من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية كانت ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. وجاء في البردية:

" إلى أوريليوس ديمتريوس (Δημητριω) مدير مكتب ستراتيجوس (διαδεχομενω τηω στρατηγιαν) أوكسيرينخوس، من أوريليوس بطلميوس بن ديوجينيس (Διογενους) وفيلوتيراس(Φλωτερας)ربان مركب خاص تبلغ حمولتها ٥٠٠ أردب ذات رأس تمثال.... وأوريليوس ديوجينيس

بن سيرابيون وأرسينوي مركب مملوكة لـ..... بن أوفيلليوس (Οφελλιου) ومع ذلك تلقب بـ وتبلغ حمولتها.... أردب. بها رأس تمثال إيزيس (Ισις). أوريليوس.... بن ديوسقوروس (Διοσκοροu) وأنخيوس (Ανκιος) ربان مركب مملوكة لكلاوديا برينيكي، ومع ذلك لها لقب آخر. تبلغ حمولتها ٢٥٠ أردب، وبها رأس تمثال.... الثلاثة جميعهم من أوكسيرينخوس. والربابنة مرافقون لنا، ربابنة المراكب السبعة، التي تبلغ مجموع حمولاتهم ٤٥٠٠ أردب، نطلب بأن تصدر أمراً لدفع أجرة أوبول لشحن ٤.٥٦٧ ١/٣ أردب من محصول العام الأول، الماضي الذي نقلناه علي مراكبنا النهرية جميعهم ... من الفضة .... دراخمة".

ويذكر" جونسون" أن أجرة الواحد أوبول ليس معروفاً بالتحديد إن كانت أجرة نقل أم أجرة قياد؟[١٠٦]

وربما كانت أجرة الواحد أوبول مقابل القيادة وذلك لعدة أسباب:

أولاً: أن الكمية التي تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية هي كمية كبيرة بلغت ٤.٥٦٧ ١/٣ أردب. وهي كمية يصعب معها التصديق أن تكلفة نقلها هي واحد أوبول.

ثانياً: أنه جاء في نهاية البردية ما يشير إلى أن هناك مبالغ مالية أخري قد دفعت" جميعهم... من الفضة... دراخمة"[١٠٧] ، وربما كانت هذه المبالغ هي أجرة النقل.

ثالثاً: وجود قباطنة مرافقون لأصحاب المراكب الذين قدموا الطلب مما قد يوحي بأن أجرة الواحد أوبول هي أجرة قيادة وليست نقل.

رابعاً: أن "جونسون" ذكر أن أجرة واحد أوبول ليس لها شبيه آخر في البرديات سواء كانت أجرة مقابل القيادة أو أجرة مقابل الشحنة[١٠٨] حتى وإن صح

الافتراض بأن أجرة الواحد أوبول كانت مقابل القيادة فإن هذا المبلغ هزيل جداً.

وفي بردية[١٠٩] مؤرخة بالعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب. نجد أن تكلفة نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بأرسينوي إلى ميناء أوكسيرنخوس بلغت ٤٠ دراخمة لكل ١٠٠أردب، وبما أن الكمية المتفق علي نقلها بين المالك والمستأجر هي ٢٥٠ أردب فإن تكلفة النقل لهذه الكمية بلغت ١٠٠ أردب وتم الاتفاق بين المالك والمستأجر علي أن يستلم المالك ٤٠ دراخمة من قيمة تكلفة النقل والباقي وهو ٦٠ دراخمة سوف يستلمها عند وصول الشحنة إلى ميناء أوكسيرينخوس.

(٤) عقود السفن:

بعد أن تحدثنا عن أسعار وسائل النقل ومستلزمات السفن وتكلفة النقل البري والنهري، واستكمالاً لهذا الموضوع نتحدث عن عقود إيجار السفن وقيمة الإيجار وشروط الإيجار.

وأولي هذه العقود، عقد مؤرخ بالقرن الثاني الميلادي (١٤٠م) جاء فيه[١١٠].

" اتفاق بين ...... وتريفون (Τρυβων) بن أبوللونيوس مسجل في حي أبوللونيوس ربان سفينة بخصوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. ويقر تريفون بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة (٤٠٠) دراخمة من الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستئجار سفينته وأنه سوف يتسلم الشحنة في ميناء ..... ويسلمها في ليثاين(Λιτηινε) في إقليم "سايس" سالمة بدون أي ضرر أو خسارة من المياه، وأنه سيحصل أيضاً علي..... بدراخمة وشراب في ممفيس وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها، وأنه سيتسلم باقي مستحقاته عند تفريغ الشحنة، وأنه لن يحصل أي أعباء ناجمة عن التأخير في تفريغ الحمولة إذا وصلت الشحنة يوم الاحتفال، أما إذا تأخرت السفينة أكثر من..... يوم فإنه سيتحمل .....

دراخمة عن كل يوم. ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات السفينة التي سوف ترسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب وأنه في حالة عدم التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية المذكورة في العقد وبأنه سيكون مستعد للإبحار في اليوم السادس من شهر طوبة.

وعقد آخر من البردية نفسها جاء فيه(١١١):

" اتفاق بين ..... بن ...... مسجل في "موسوباتوريان" (Μυσοπατορια) وحي ألثاين، ينوب عنه سمسار السفن ماركون و ..... أوكسيرينخوس، يبلغ من العمر.... عاماً وبه ندبة علي ساعده الأيسر، ربان سفينة سعتها... أردب ويقر بأنه استلم مبلغ .... دراخمة و١٤ دراخمة " شراب ممفيس" وذلك مقابل استئجار مركبه لنقل.... من جذوع خشب النخيل. وسوف يستلمها في جروف في مدينة أرسينوي، ويسلمها في ميناء.... سالمة بدون أي ضرر أو خسائر من المياه، وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها. قيمة العقد ١٦٤٠؟ دراخمة سوف تدفع عند تفريغ الحمولة. سوف يسمح له بثلاثة أيام لتفريغ الحمولة بعدها سوف يدفع.... دراخمة عن كل يوم تأخير في تفريغ الحمولة وسوف يقدم الربان عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات السفينة وسوف يرسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب، وفي حالة عدم التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية".

ويتبين لنا من خلال العقدين السابقين الآتي:

١- أن مالك المركب قد تم استئجار مركبة لنقل حبوب غذائية كما جاء في العقد الأول. وجذوع النخيل كما جاء في العقد الثاني.

٢- أن قيمة الإيجار للمركب كما جاء في العقد الثاني بلغت ١٦٤٠ دراخمة. وأن قيمة الإيجار كان يدفع مستأجر المركب جزءاً منها أثناء توقيع العقد

والباقي عند تفريغ الحمولة، أو يدفع المبلغ المتفق عليه بالكامل عند تفريـغ الحمولة ولا يدفع شيئاً عند توقيع العقد.

٣- كما تبين لنا من خلال العقد الثاني وجود سمسـار للمراكـب وأن هـذا السمسار كان من الممكن أن ينوب عن المستأجر أو مالك السفينة في توقيع العقد.

٤- ولقد كان صاحب المركب يتعهد بالآتي:

١- أن يتسلم الشحنة في المكان المتفق عليه ويسلمها في المكان المتفـق عليه أيضاً.

٢- أن ينقل الحمولة بسلام بدون خسائر أو تلف أثناء الإبحار.

٣- أن يدفع إكراميات الأعياد.

٤- إذا تأخر في عملية التفريغ في اليوم المحدد في العقد سـوف يـدفع غرامة عن كل يوم تأخير.

٥- أنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مسـتلزمات المركب.

٦- أن جملة " لن يتحمل أي عبء " الواردة في العقد ربما كان المقصود منها الضرائب المفروضة علي السفينة، أو ربما الرسوم الجمركيـة التي سوف يدفعها علي البضائع المنقولة أثناء الإبحار.

٧- أن يرسو بالمركب بأمان، في المرسى المحدد، وفي الوقـت المناسـب وذلك ربما لتجنب أي اعتداء من قبل القراصنة وكذلك ربمـا لأن هناك بعض المراسي المحددة من قبل حراس النهر حتى يسهل عليهم فحص وتفتيش السفينة. وربما أنه في ذلك الوقت، عـام ١٤٠م، كانت هناك اضطرابات أهلية بشكل كبير مما يخشى علي السـفينة

من اعتداءات الأهالي أو الثائرين وذلك كان سبباً في وضع هذه الفقرة في بنود العقد.

٨- كما تعهد الربان بأن يبحر في اليوم المحدد له الإبحار فيه.

٩- في حالة عدم التسليم وفقاً للتلك الشروط سوف تفرض عليه العقوبات الجزائية المذكورة في العقد(١١٢).

تبين من خلال هذه العقود أن تجار أرسينوي كانوا لا يكتفون بترويج بضاعتهم في مديرية الفيوم فقط وإنما كانوا يتاجرون في أقاليم أخري ليست فقط قريبة منهم ولكن أيضاً مع أقاليم بعيدة عنهم مثل سايس.(١١٣)

وهناك عقد آخر(١١٤) مؤرخ بالعام ٢١٢م وهذا العقد عبارة عن بيع مركب في شكل إيجار وهو ما عرف " بالبيع المستأجر" وسبب هذا النوع من البيع غير معلوم. ولكن ربما لأن ملاك المراكب النهرية كانوا يحملون امتيازات بعينها، ولم يرغبوا في التخلي عنها، أو أن مسئولية قائدي السفن القانونية قد اختلفت في ذلك الوقت فربما قد تجنب المستأجر معوقات قانونية بعينها علي سبيل المثال، ربما قد تجنبه المصادر أو تجنبه دين قد يكون علي السفينة فإن الدين يتحمله المالك وليس المستاجر(١١٥).

ونص العقد كالتالي:

"... العشرون. دفع واحد ثالث من قبل هارميريميوس (Αρμιρυμυς) يدعي أيضاً ميلاس بن حورس العام العشرون من حكم الامبراطور ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) اليوم العشرون من شهر بشنس (أو برمودة) من خلال مصرف أونوبيون بن أمونيوس الإداري من قبيلة ماتيديان، وحي كاليتيكنيا (Καλλιτεκνεα) في أنطنيوبولس. هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس بن تيروي وسيناس من " تنتير"(دندرة) عاصمة الإقليم يقر إلى بيكيس بن بيبوس بن بيكيس، وأمه سينثوتمينيس (Σενθωτμηνις)، من بانوبوليس بأن بيكيس قد أجر إلى هارميريميوس يدعي أيضاً ميلاس بعقد هذا البيع المستأجر لمدة ٦٠ عاماً من هذا

اليوم المالي المعلن، المركب اليوناني المملوكة له حمولة ٤٠٠ أردب نقل أو تزيد عن ذلك. لها سقف، مزوده بمراقب، لها فناء كامل، وشراع من الكتان، وحبال، وصهريج، وأجراس. ومجموعة من البكرات، ومجدافين لهما قضيب علي ذراع الدفة، وسنارة(هلب) مثلثة الشكل، وأربعة مجاديف، وخمسة أعمدة صواري طرف من الحديد، وسلم يصل ظهر السفينة بالحجرات ولوح خشبي للإنزال، ورافعة، وعدد ٢ مرساة من الحديد بكتلة معدنية، ولكل واحد منهما مرساة ذات خطاف، وحبال من الليف، حبل مزدوج، حبل مرساة، ثلاثة أنابيب لتفريغ الحمولة، مكيال، ميزان، قماش للأشرعة، وزورق صغير له مجدافين وجميع التروس المعتادة، مسامير حديدية. في الإيجار تم الاتفاق فيما بينهم علي ٦٠ عاماً بواحد تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة من الفضة. من هذا المبلغ استلم بيكيس في الحال من هارميريعيوس، يدعي أيضاً ميلاس واحد تالنت من الفضة. المجموع واحد تالنت والمتبقي ٢٠٠٠ دراخمة من الايجار. هارميريعيوس يدعي أيضاً ميلاس سوف يسلمه إلى بيكيس عندما يزور إقليم "بانوبوليس" ويستلم منه إيصال بناء المركب. والآخر (مالك المركب) ينال الضمانات (الخاصة بالمركب المذكورة) لكي يحتفظ بالحقوق المستمدة من ذلك، يصدر بيكيس إلى المذكورة هارميريعيوس يدعي أيضاً ميلاس الإيصال المناسب للمبلغ المذكورة ٢٠٠٠ دراخمة. بهذه الطريقة، فإن الطرف سابق الذكر قد أخذ من بيكيس المذكورة آنفاً، مركب بتجهيزات، والزورق في ميناء انتينوبوليس، ومن الآن ولكلل الوقت، فإن هارميريعيوس يدعي أيضاً ميلاس ورثته سوف يملكون و يحوزون المركب التي أجرت، لهم بالبيع المستأجر وسوف يديرونها ويتعاملوا معها بأي أسلوب يختارونه بدون إعاقة وعلاوة علي ذلك، ربما يؤجرونها من الباطن ويستخدمونها في النقل وتخصص لهم كل العائدات الناتجة عنها، وعلاوة علي ذلك. ربما تتحطم أو يعيد بنائها إلزاماً علي بيكيس وورثته أن يضمنوها بشكل ثابت بأي طريقة، ولن يقيموا دعاوى قضائية ضد المستأجر وورثته في أي تصرف علي أي ذريعة: ولو أن أي شخص أقام دعاوى قضائية ويخفق في ضمان الدعاوى القضائية سوف يكون لاغ فضلاً عن أنهم

سوف يدفعون غرامة إلى المستأجر أو ورثته ضعف كمية الإيجار، ونفس الشيء للخزانة، سوياً مع خسائر ونفقات البيع المستأجر، فضلاً عن بقاء الشرعية والضمان. (توقيع) أنابيكيس بن بيبوس بن بيكيس أمي هي تمينيس بن بانوبوليس أجرت بطريقة البيع المستأجر لمدة ستون عاماً المركب اليوناني المذكور آنفاً للإيجار واحد تالنت و ٢٠٠ دراخمة، التي استلمت منه في الحال واحد تالنت من الفضة، وسوف أحصل منه علي المبلغ المتبقي وهو ٢٠٠ دراخمة في إقليم بانوبوليس، وذلك عندما يستلم مني الضمانات المكتسبة، ولقد سلمته المركب وسوف أضمنها كما ذكر آنفاً، أنا هارميريميوس أدعي أيضاً ميلاس من تيريس من تينتيرا عاصمة الإقليم، أخذت المركب المذكورة آنفاً، بالإيجار بالبيع المستأجر، للإيجار واحد تالنت و ٢٠٠٠ دراخمة من الفضة، بالمبلغ الذي دفعته في الحال واحد تالنت من الفضة والباقي، ٢٠٠٠ دراخمة سوف أسلمها إليه كما وضح بأعلى، بهذه الطريقة استلمت المركب– أنا سيراميون كتبت لوالدي لأنه لا يجيد الكتابة.

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة، والتي هي عبارة عن عقد بيع في صيغة إيجار أو ما يسمي " بالبيع المستأجر" الآتي.

١– أن قيمة هذا الإيجار أو "البيع المستأجر" بلغت واحد تالنت و(٢٠٠٠) دراخمة. يدفع المستأجر جزءاً منهما مقدماً أو أثناء تحرير العقد والباقي يدفعه عند استلامه الأوراق أو المستندات الخاصة بالمركب.

٢– وجود مصرف إداري يختص بهذا الموضوع من الإيجارات وربما كان هذا المصرف هو الضامن لهذا العقد أو لقيمته أو للإيجار.

٣– أن مدة الإيجار بلغت(٦٠) عاماً تبدأ من وقت تحرير العقد.

٤– أن العقد ذكر فيه وصف السفينة وكل مستلزماتها وما بها من تجهيزات.

٥– من حق المستأجر أن يؤجر المركب لشخص ثالث بطريقة الإيجار من الباطن.

٦– ليس من حق المؤجر الاعتراض علي أسلوب إدارة المستأجر للمركب أو الاعتراض إذا ما أعاد المستأجر بنائها من جديد.

٧– إذا أقام المؤجر أو ورثته أي نوع من أنواع الدعاوى القضائية سوف يدفع للمستأجر غرامة تقدر بضعف مبلغ الإيجار ومبلغ آخر للخزانة (ربما للمصرف الإداري).

وهناك بردية[١١٦] مؤرخة بعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب، ولكن تأجير المركب كان بغرض نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بإقليم أرسينوي إلى ميناء أوكسيرينخوس مقابل مبلغ من المال يدفعه المستأجر إلى مالك المركب أو القبطان.

والنص كالآتي:

" أوريليوس هيراكليس بن ديوسقوروس من أنطينوبوليس، ربان سفينة مملوكة له شخصياً، أجرها لأوريليوس آريوس بن هيراكليديس سيناتور مدينة أرسينوي من أجل تحميل ٢٥٠ أردباً من بذور الخضراوات لكي تنقل من ميناء جروف في عاصمة الإقليم إلى ميناء اوكسيرينخوس طبقاً للأجر المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة، خالية من كل الأعباء، والتي استلم منها بهذه الطريقة ٤٠ دراخمة من الفضة والباقي ٦٠ دراخمة سوف يستلمها عند الوصول. هذه الحمولة سوف يقوم بتسليمها سالمة وغير متلفة بسبب الخسائر الناجمة عن البحر، وسوف يسمح له بيومين من الخامس والعشرين للتحميل. وسوف يسمح له بأربعة أيام في أوكسيرينخوس، وبعدها إذا تم تأخير، سوف يستلم (١٦) دراخمة يومياً كتقاعس عن التفريغ، القبطان يمده بالقدر الكافي من الملاحين وكل الاحتياجات الأخرى للمراكب. وسوف يستلم أيضاً من أجل شراب ممفيس جره من النبيذ في أوكسيرينخوس هذا العقد شرعي. أنا اوريليوس هيراكليدس أجرت المركب واستلمت ٤٠ دراخمة علي الحساب كما تعين التاريخ"

ويتبين لنا من خلال هذا العقد الآتي:

١– أن تكلفة النقل وهي أيضاً قيمة الإيجار للمركب بلغت (٤٠) دراخمة لكل ١٠٠ أردب وبما أن حمولة المركب تبلغ (٢٥٠) أردباً، فإن المبلغ المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة يدفع المستأجر منها للقبطان ٤٠% أي ٤٠ دراخمة والباقي غند وصول الشحنة للمكان المحدد وهو ميناء أوكسيرينخوس وهو ٦٠% من قيمة الإيجار أو تكلفة النقل وبلغ ٦٠ دراخمة.

٢– علي القبطان أن يسلم الحمولة سالمة، ليس بها أي خسائر ناجمة عن الإبحار.

٣– يسمح للقبطان بيومين للتحميل وأربعة أيام للتفريغ.

٤– إذا تمت إعاقة القبطان لسبب خارج عن إرادته يحصل علي ١٦ دراخمة عن كل يوم تأخير كتعويض عن التقاعس في التفريغ أو التحميل.

٥– أن يقدم البحار الملاحين اللازمين للمركب وكافة الاحتياجات الأخرى اللازمة للمركب.

وهكذا نكون قد تحدثنا عن أسعار وسائل النقل وأجور النقل المختلفة. وكذلك عقود إيجار المراكب وقيمتها وأنواعها. والشروط التي جاءت بها، وذلك في العصرين البطلمي والروماني. ولعلنا نكون قد غطينا موضوعنا، كما وعدنا وخططنا، من خلال الوثائق البردية المتاحة؟ والتي قمنا علي ترجمتها (من لغة ناشر البردية)،وعلقنا علي بعضها واستخرجنا بعض المضامين الهامة. والله من وراء القصد.

هوامش الفصل السادس

(1) P. Hib., I, 34, 11.1- 6 (243/ 242 B.C) Arsinoe.
(2) Ibid, 73,11.5-8 (243/ 242 B.C) Arsinoe
(٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣ ص٣٢٢.
(4) P. C. Z., 59036., p. 58 (about 257 B.C) Philadelphia.
(٥) حسين محمد أحمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أر باب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالمة " دراسة وثائقية"، رسالة دكتوراه غير المنشورة جامعة القاهرة، فرع بني سويف، القاهرة (٢٠٠٠م)، ص١٠٥.
(6) P. C. Z., 59036, Comment Line,12,p.60.
(7) Ibid, intro, p.58.
(8) Ibid, 59025, 11.5-6, (256- 255 B.C) Philadelphia.
(٩) حسين محمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أرباب الحرف والمهن إبان عصر البطالمة، نفس الصفحة.
(10) P. C Z., 59036, p.58.
(11) P. C Z., 59025, 11.4-5.

ملحوظة: هذا الجدول نقلاً عن/ حسين محمد يوسف. أسعار المنتجات الصناعية، ص١٩٨.

(١٢) حسين محمد يوسف، المرجع السابق.
(١٣) نفسه.
(14) P. Tebt., 802, 11.19- , (135 B.C) Arsinoe.
(١٥) حسين محمد يوسف ، المرجع السابق، ص١٠٦.
(١٦) فاطمة الزهراء هاشم محمد الليثي، التعليم المهني في مصر الرومانية في ضوء الوثائق البردية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٠م ، ص٢٩.
(17) Fraser & Robert, Op. Cit., p. 290.
(١٨) فاطمة الزهراء هاشم، المرجع السابق، ص٣٠.
(١٩) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص١٠٤.
(20) P. Col, Zen., 43 (about 253 B.C) Philadelphia.

ملحوظة – الجدول السابق نقلاً عن حسين يوسف، المرجع السابق- نفس الصفحة.

(21) P. C Z., 59649 recto., 11.8- 43.
(22) Ibid., 11.8-14.
(23) Ibid., 11.15-19.
(24) Ibid., 11.20-28.
(25) Ibid., 11.29-34.
(26) Ibid.

(27) Ibid., p. 91.
(28) P. Tebt, III, 786 (about 138 B.C)
(29) Ibid, 856. (about 171 B.C).
(30) Ibid.
(31) Ibid.,852 (174 B.C) note, 85.
(32) P. Tebt, I, 35, 11.11- 15 (B.C.111)
(33) P. Fay. Towns, 18, (a) 11.1-9 (1st Cent. B.C)
(34) P. Fay, Towns, 18 (b), 11.1- 10 (1st Cent B.C).
(35) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166.- 168.
(36) P. Fay, Towns, 18 (a)(b).

(٣٧) أيدرس بل، المرجع السابق، ص٦٥.

(38) P. Cornell,3 (Mid Cent. B.C)11.2- 8.
(39) P. Mich, Zenon, 60, 11.3- 6 (248- 247 B.C).

(٤٠) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص١٨٥.

(٤١) نفسه، ص١٨٦.

(٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطالمة، ج٣، ص٣٣٨.

(43) P. Mich, Zenon, 60,11.3- 6.
(44) P. Petrie, III, 107, a-e.
(45) P. Lond. VII, 2007 (248 B.C) Arsinoe.
(46) P. Mich, Zenon., 44, (about mid, 3rd Cent. B.C).

(٤٧) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص١٤٢.

(٤٨) نفسه، ص١٣٣.

(٤٩) آمال محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، ص٢٥٢.

(٥٠) نفسه، ص٢٥٣.

(51) Wallace, Op. Cit., p.30.
(52) Ibid., p. 43.
(53) Johnson. Op. Cit., pp. 230- 231.
(54) Husselman., Op. Cit., pp. 73- 74.
(55) P. Fay- Town, 92,1- 15 (A. D 126).
(56) Husselman, Op. Cit., p. 75.
(57) Johnson, Op. Cit,pp.230- 31.
(58) Ibid.

(٥٩) منيرة محمد الهمشري، المرجع السابق، ص ص١٦٥، ١٦٧، ١٦٨.

(60) P. Fay, 101.
(61) BGU, 912.
(62) P. Tebt, X, 35.
(63) P. Tebt, VII, 18.

(64) P. Lond, 131.
(65) P. Tebt. II 356, 11.1- 8 (about 108 A.D).
(66) BGU, 697.
(67) Johnson, Op. Cit., p.602.
(68) P. Col., I recto 4., cols, 1, 3,4,5,6,7,8,9,11,13,15,16,18,19.
(69) Ibid., col., 11.1- 10.
(70) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 107.
(71) Ibid., p. 106.
(72) Ibid.
(73) P. Col., I recto 4, col,16 11.1- 170.
(74) Ibid., cols., 1,1.6 ; 7,11.8-9; 9,11.10- 11;19,1.7.

(*) ولكن المعنى الحرفي للتعبير اليوناني هو: " ولم تظهر غير ذلك" (رأي ا.د /السعدني).

(75) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 108.
(76) P .Col., cols., 1,11.21- 23; 4,11. 29- 33; 5,11.21- 26;6,11. 29- 22; 7,11.21- 25; 9,11,26- 30; 16,11. 23- 28; 18, 11. 29- 31; 19, 11- 18- 23.
(77) Ibid., col,18,11.29- 31.
(78) Ibid., cols., 3,11.17-20; 8,11.18- 20;13,11.19- 21;15,11.14-15.
(79) Ibid., col., 3,11,17- 20.
(80) Ibid., col., 8,11-15- 20.
(81) Col, 13,11.12- 11.
(82) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 109.
(83) P.UPPS. 2 ,recto 1.(157- 158 A.D).
(84) Johnson, Op. Cit., p. 415.
(85) P.Tebt. 364, 11.1- 12. (A.D 170/ 175).
(86) P.Tebt.,402, intro, p. 273.
(87) Welles, Op. Cit., pp. 104,105.
(88) Ibid, pp.109,110.
(89) BGU, 802.
(90) P. Lond., 1165.
(91) Johnson, Op. Cit., p. 407.
(92) P. Col., I recto. col, 10,11.1-24 (155 A.D) Thiadelphia.
(93) Johnson,Op.Cit.,p.407.
(94) P.Col 1recto 4.,col, 10, 1.10.
(95) Oertel, Op. Cit.,p. 135.
(96) P.Col,1 recto 4,col., 10, 11. 21- 23.
(97) P. Col, I recto 4,. col, 8,11.15-20.
(98) P. Oxy, III, 522, 11.1- 6 (2nd Cent. A.D). Oxyrhynchus.
(99) Ibid. Comment Line, I, P. 260.
(100) Ibid., 11.12- 15.
(101) P. Hamb. 17. col, III, 11.1- 10 (210 A.D).

(102) Ibid, Intro.pp. 70- 71.
(103) P- Oxy, 1652, (a), cols,I, II, 11.1-3.(3rd Cent. A.D.).
(104) P.S.1., IX, 1048, 11.1- 20 ,Oxyrhynchus (3rd Cent. A.D)
(105) P.Oxy,522.
(106) Johnson, Op. Cit., p. 423.
(107) P.S.I. Op. Cit.,1.20.
(108) Johnson,Loc.cit.
(109) P.Lond., 948,11.1- 25, (236 A.D).
(110) P. Ross- Georg. , 18 (140 A.D).
(111) Ibid.
(112) Johnson, Op. Cit., p- 413.

(١١٣) حسين الابياري، المرجع السابق، صـ ٢٧٨.

(114) P. Lond., 1164 (b) = Select. Papyi , 38.
(115) Johnson, Op. Cit., p. 421.
(116) P.Lond., 948,11.1- 25, (236 A.D).

الخاتمة

من خلال ما سبق عرضه عن النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني نستطيع أن نستخلص الآتي:

١- اهتمام كل من البطالمة والرومان بوسائل النقل المختلفة، سواء البرية منها أو المائية.

٢- كان الملك البطلمي يمتلك وسائل نقل خاصة به، فقد كانت له بغاله وحميره وجماله، الخ، وكذلك السفن الخاصة به. وكذلك كان الحكام الرومان أيضاً يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم.

٣- أن الأفراد سواء في العصر البط لمي أو الروماني كانوا يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم. وإن كانت السفن لا يمتلكها إلا الأثرياء وكبار رجال الدولة، وذلك لغلو ثمنها وارتفاع تكلفة إنشائها.

٤- اهتمام البطالمة الشديد بإنشاء وتمهيد الطرق البرية، وإن كان هذا الاهتمام منبعه خدمة تجارة البحر الأحمر التي كانت تدر عليهم دخلاً هائلاً. كما أن هذه الطرق سهلت لهم جباية المكوس والضرائب، التي فرضوها علي دواب النقل التي تمر من خلال تلك الطرق وما تحمله من بضائع، وكذلك الأشخاص الذين يعبرون من خلال تلك الطرق.

٥- وعلي العكس تماما، يمكن تقييم تصرفات الحكام الرومان، أباطرة و ولاة، و أعمالهم في مصر. ذلك لأن اهتمام الرومان بإنشاء الطرق

البرية والمحطات والأبراج التي امتدت علي طول الطرق، فكان الغرض منه هو استنزاف هذه البلاد والاستفادة منها، بل وشحنها إلى بلادهم كعادة المستعمر دائماً والذي يبدأ بتسخير إمكانيات وموارد البلاد الخاضعة له سواء البشرية منها أو الطبيعة لصالحه الخاص. وإن كانت هناك أسباب أخري لا نستطيع إغفالها وراء إنشاء تلك الطرق، مثل تسهيل عبور القوافل التجارية وكذلك انتقال الناس من مكان لآخر، وإن كان ذلك أيضاً لتسهيل عملية الاستنزاف لموارد هذه البلاد. فضلاً عن استنزاف الأهالي أنفسهم عن طريق ما يجبي منهم من مكوس سواء لقاء مرورهم أو مرور بضائعهم عبر تلك الطرق.

٦- كما كان أحد أهم الأسباب وراء إنشاء البطالمة والرومان للحاميات العسكرية والمحطات علي امتداد الطرق والعديد من الأماكن الأخرى، هو إحكام قبضتهم علي الأهالي، وسرعة السيطرة عليهم إذا ما حاولوا القيام بأي ثورات أو أعمال شغب وعنف ضد الوجود البطلمي أو الروماني.

٧- إدارة وتنظيم عملية النقل سواء البرية أو المائية بشكل دقيق سواء في العصر البطلمي أو الروماني، وذلك لما رأيناه من تقسيم لعملية النقل إلى مراحل مختلفة وكذلك وجود الموظفين المختصين بعملية النقل، والدور الذي كان يعهد إلى كل منهم القيام به والتشديد علي عدم التهاون أو التقصير في أداءه. كما لاحظنا تقسيم الأدوار وتوزيع

الاختصاصات دون تداخل في هذه الاختصاصات. فكل من هؤلاء الموظفين كان يعرف دوره. ما يجب عليه القيام به.

٨- كما لاحظنا وجود كيانات عمالية مثل الجماعات، والنقابات، والجمعيات الخاصة بوسائل النقل البري والنهري، مثل نقابة سائقي الحمير، وسائقي الجمال، وملاك السفن وغيرهم.

٩- فداحة الضرائب التي فرضها كل من البطالمة والرومان، والتي أثقلت كاهل الأهالي. فقد فرضوا الضرائب علي كل شئ، علي البضائع، والدواب، والسفن،وانتقال الأفراد حتى أننا رأيناهم يفرضون الضرائب علي النساء، (مثل نساء الجنود والبحارة) بل والأغرب من ذلك أن الرومان فرضوها علي دفن الموتى.

١٠- لما كانت الأسرة البطلمية الحاكمة قد جاءت إلى مصر من أجل الثراء، فقد اهتمت بجمع ضريبة محصول القمح في خزائنها بالإسكندرية، ووضعت حراسة شديدة علي ذلك. وبينما هي اضطهدت الشعب وحاولت إثبات أن البحار يقوم بنقل الغلال طوعاً،فإنها ميزت الطبقة العليا بمكانة عالية وجعلتها تمتلك المراكب النهرية لمساعدتها في تحقيق قوتها الاقتصادية.

ولم يكن الرومان بأقل طمعاً من البطالمة في هذا البلد، الغني بثرواته وأهله وتعداده، حيث نظر الرومان إليه علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالحه هو ، وذلك لأنه إذا كان من المؤكد

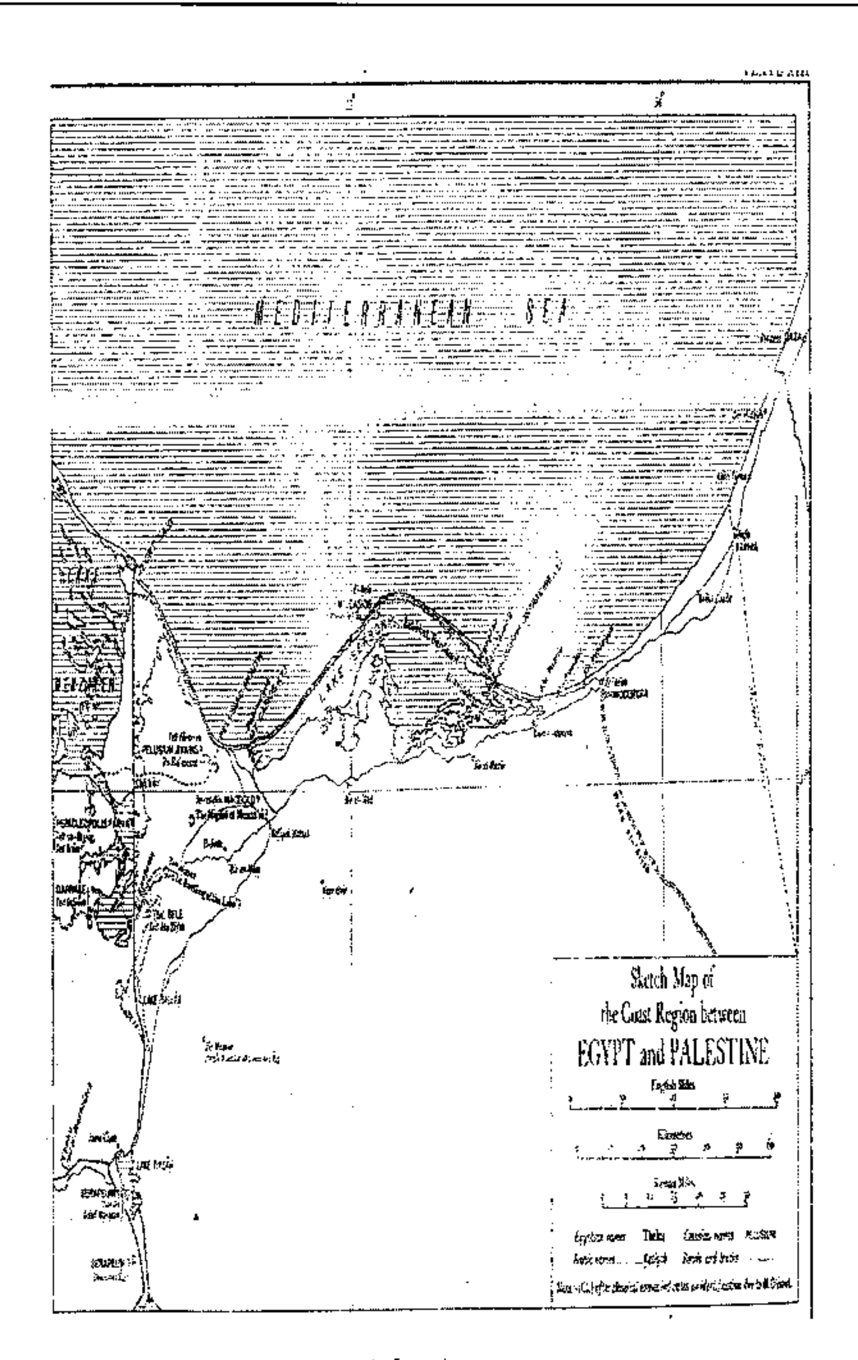
أن ثروات مصر تحت الحكم البطلمي– كانت تدخل خزائن الملوك البطالمة، إلا أهم كانوا بمثابة الحاضر، وذلك عكس روما وحكامها الـــذين كـــانوا المالـــك الغائب، الذي انتقلت إليه هو– في عاصمة الإمبراطورية، كل ثروات مصـــر، وفائض إنتاجها العيني والنقدي علي السواء.

تمت بحمد الله تعالى

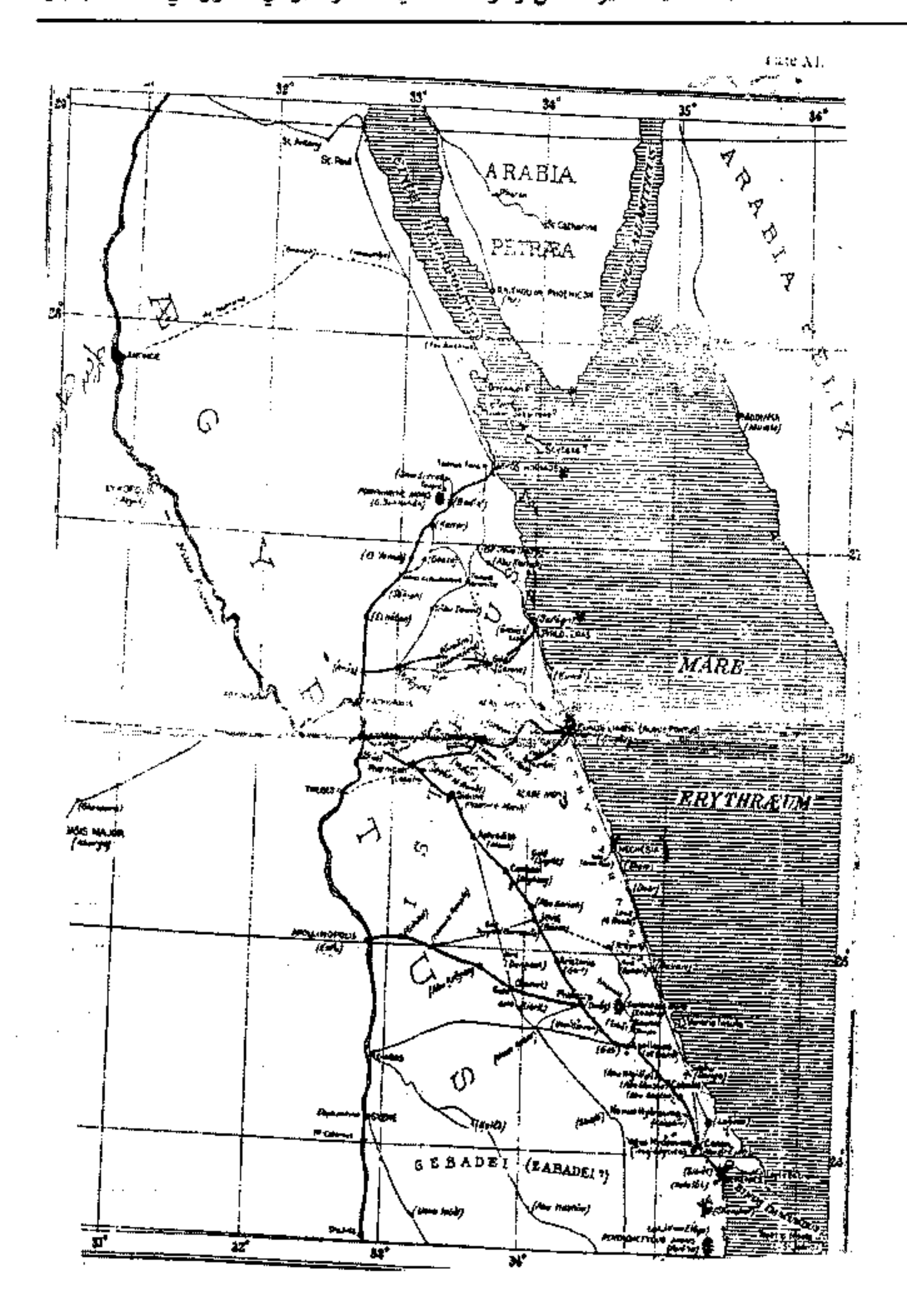
الملاحق



ملحق رقم ١


MEDITERRANEAN SEA
Sketch Map of
the Coast Region between
EGYPT and PALESTINE
English Miles
Kilometres
Roman Miles

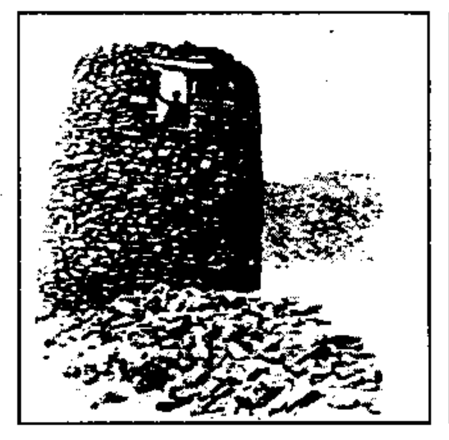
ملحق رقم٢



ملحق رقم ٣

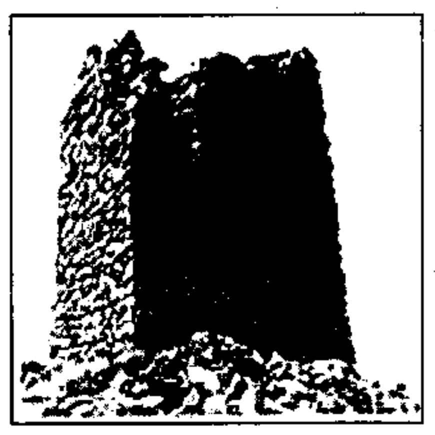
ملحق رقم ٤

برج إشارة علي طريق قفط – ألبوس بورتوس



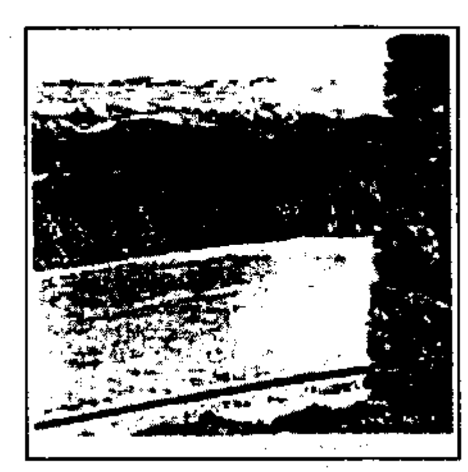
ملحق رقم ٥

برج مائي في مونس كلاوديانوس



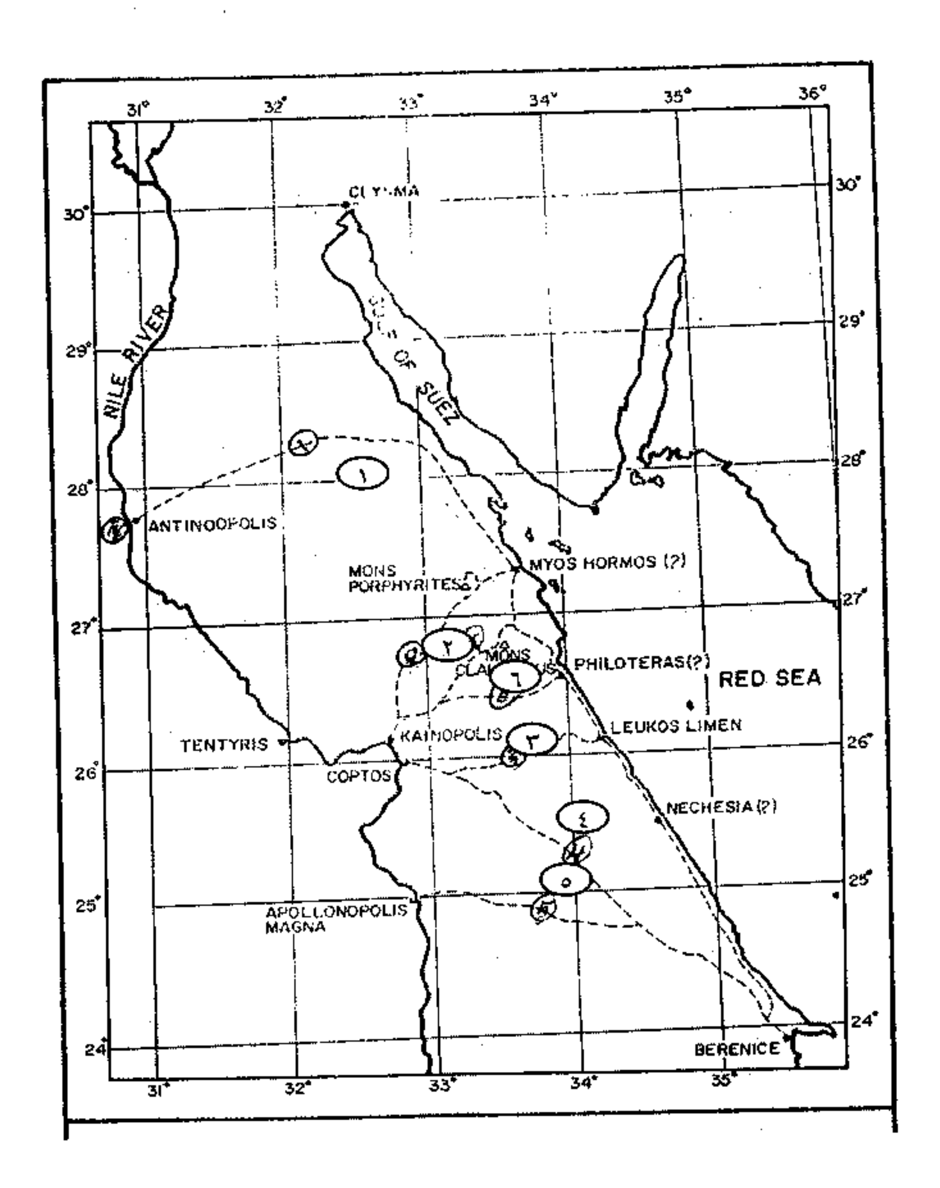
ملحق رقم ٦

أحد أبراج المراقبة أعلي وادي الحمامات



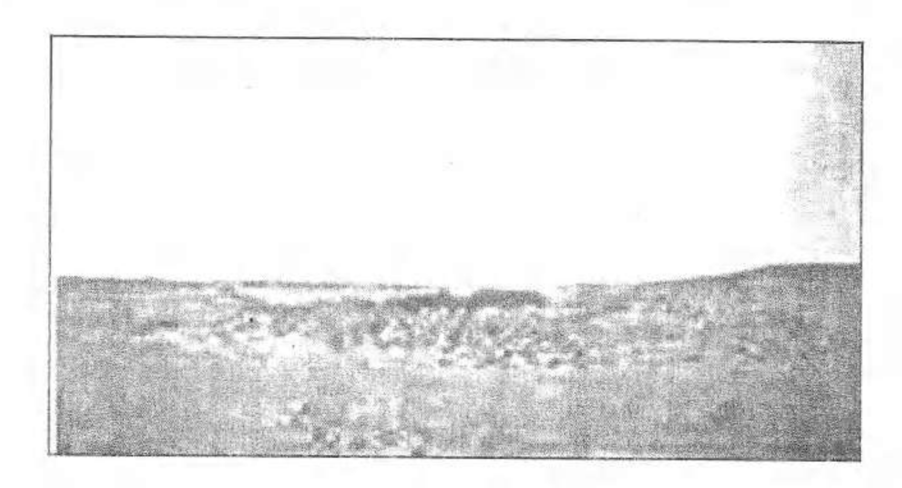
ملحق رقم ٧

نظرة علي وادي الحمامات من خلال أحد أبراج المراقبة



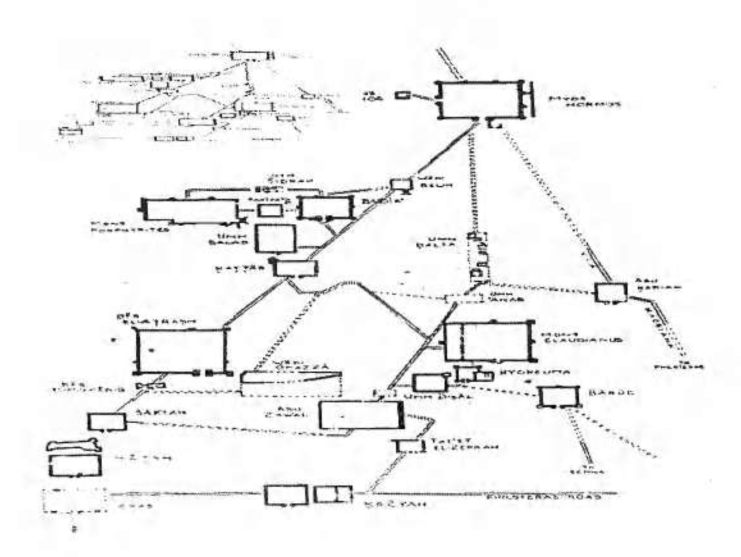
ملحق رقم ٨

١- طريق هادريان .
٢- مويس هيرموس / قفط
٣- قفط- ليوكوس ليمن
٤- قفط- برينيكي.
٥- قفط - فيلوتيراس.
٦- قفط - مونس كلاوديوس - ميوس هيرموس.



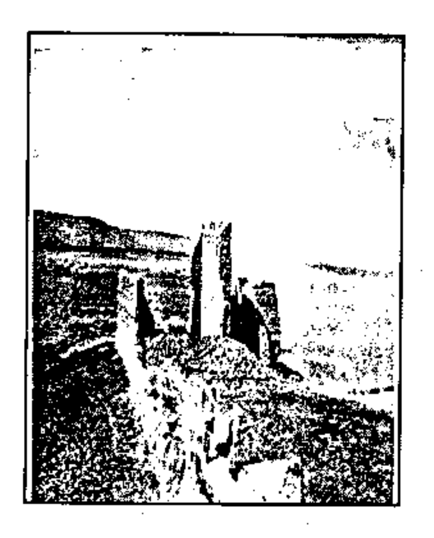
ملحق رقم ٩

محطة (جوفيز)



ملحق رقم ١٠

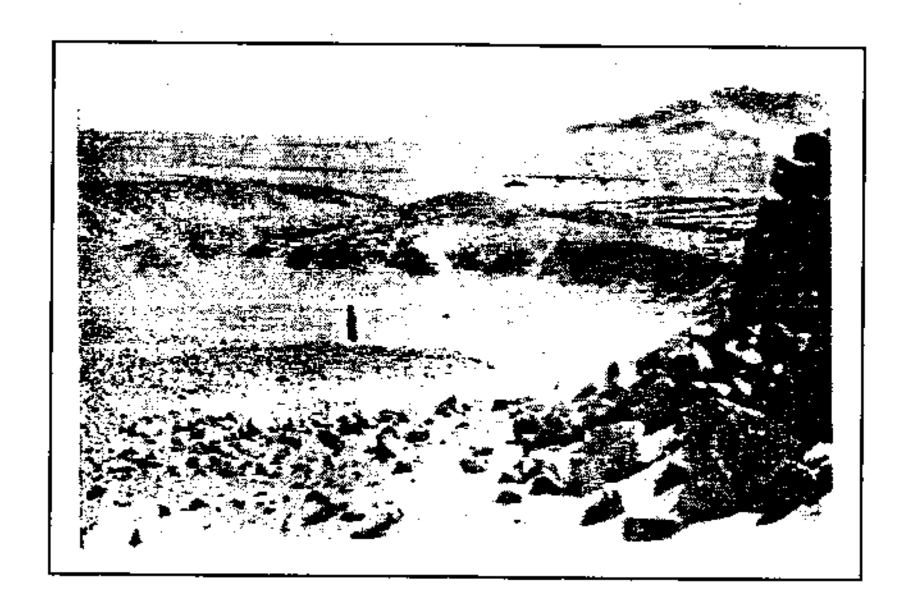
رسم تخطيطي لمحطات طريق ميوس هورموس



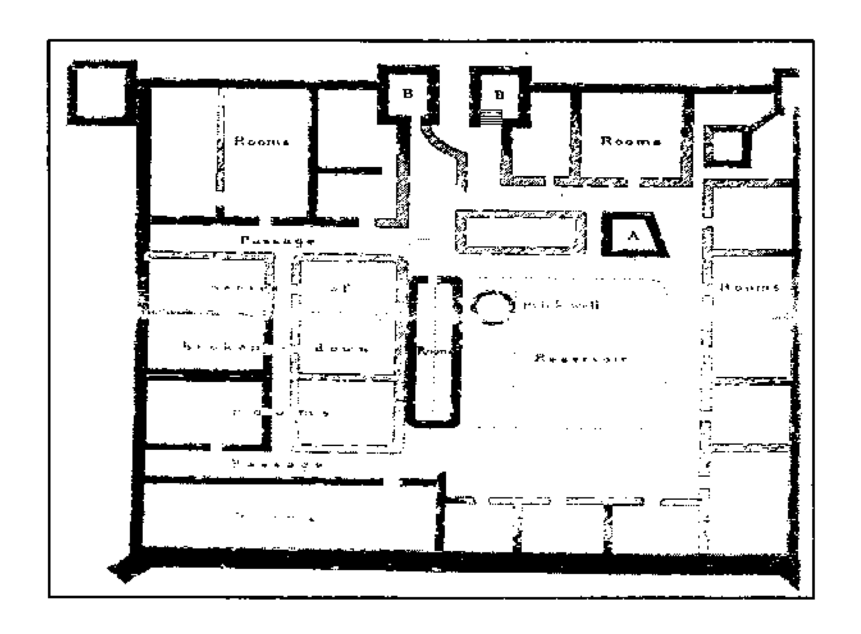
ملحق رقم ١١- محطة الحيتة



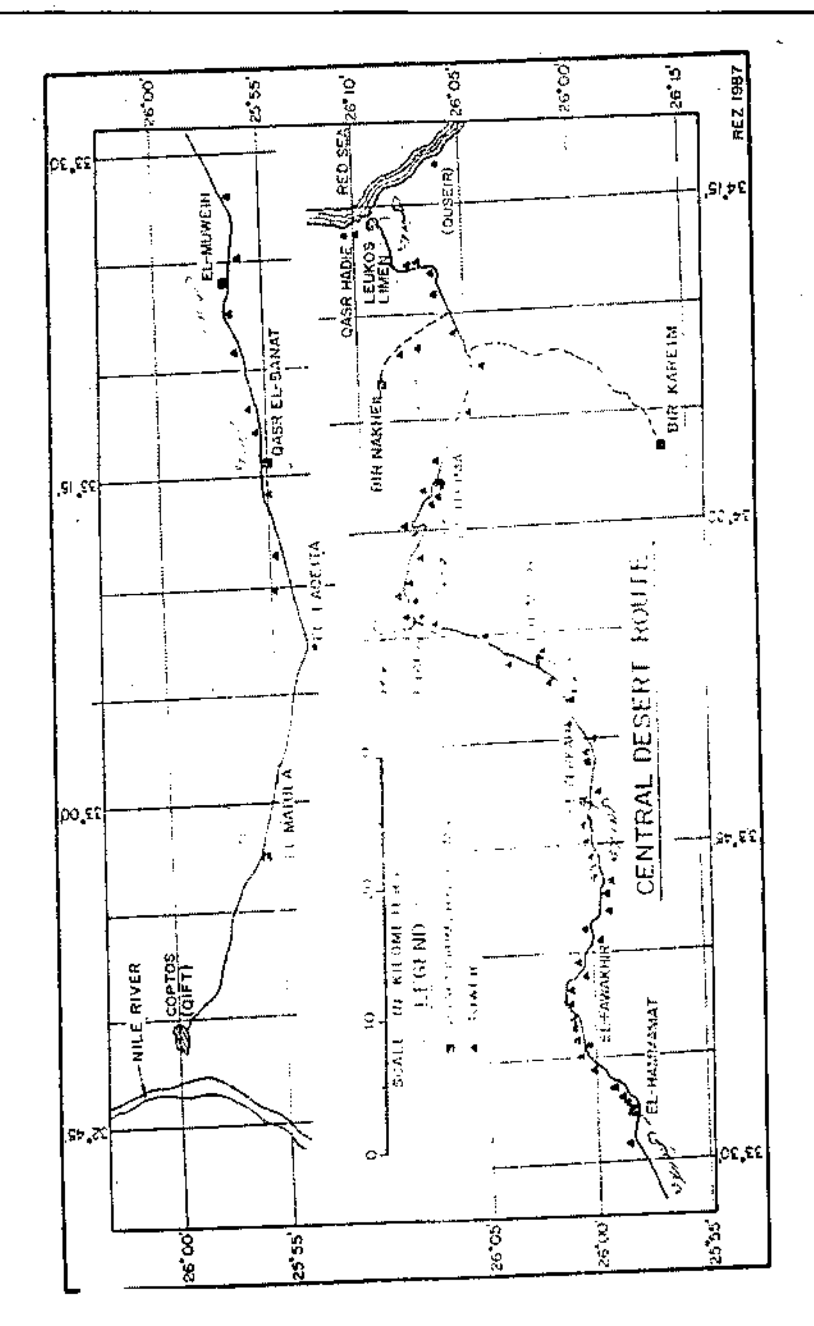
ملحق رقم ١٢- محطة الحيتة



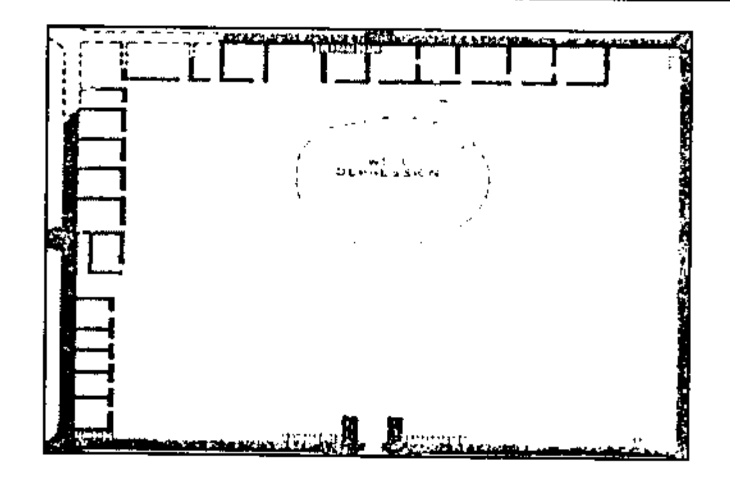
ملحق رقم ١٣ محطة الساقية



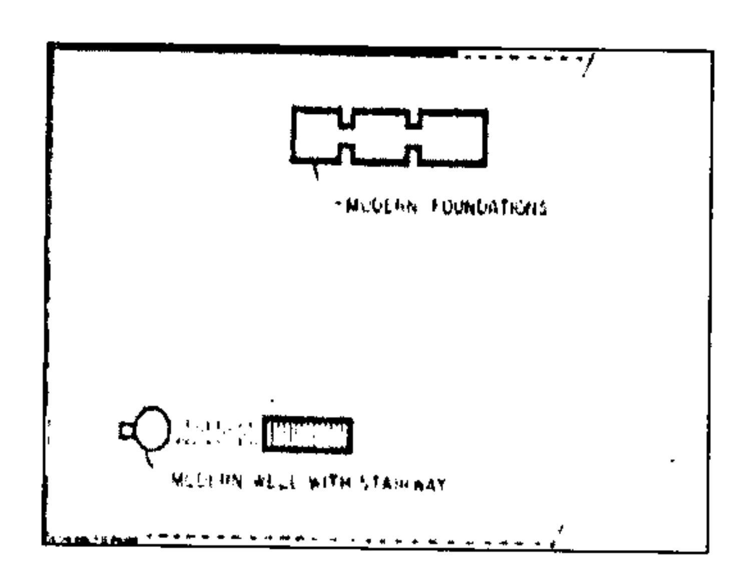
ملحق رقم ١٤ محطة دير الأطرش



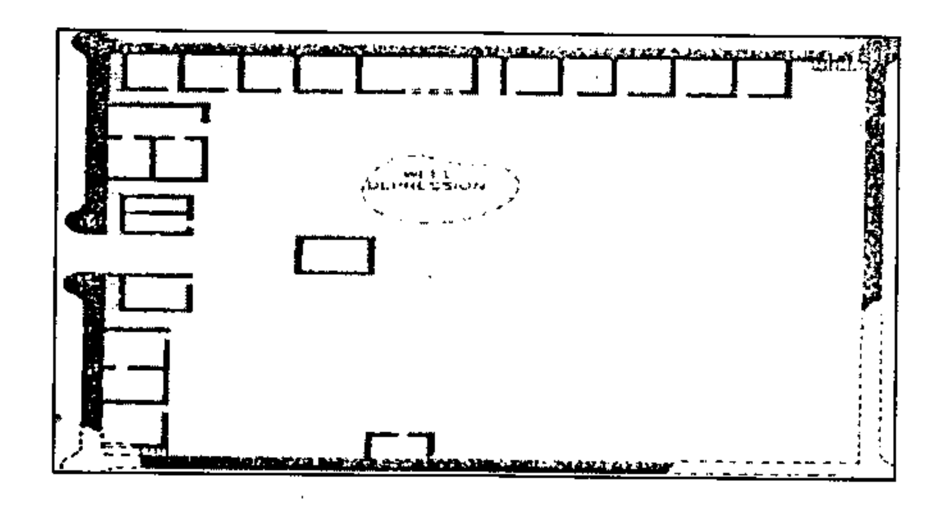
ملحق رقم ١٥ – طريق قفط – ليوكوس ليمين



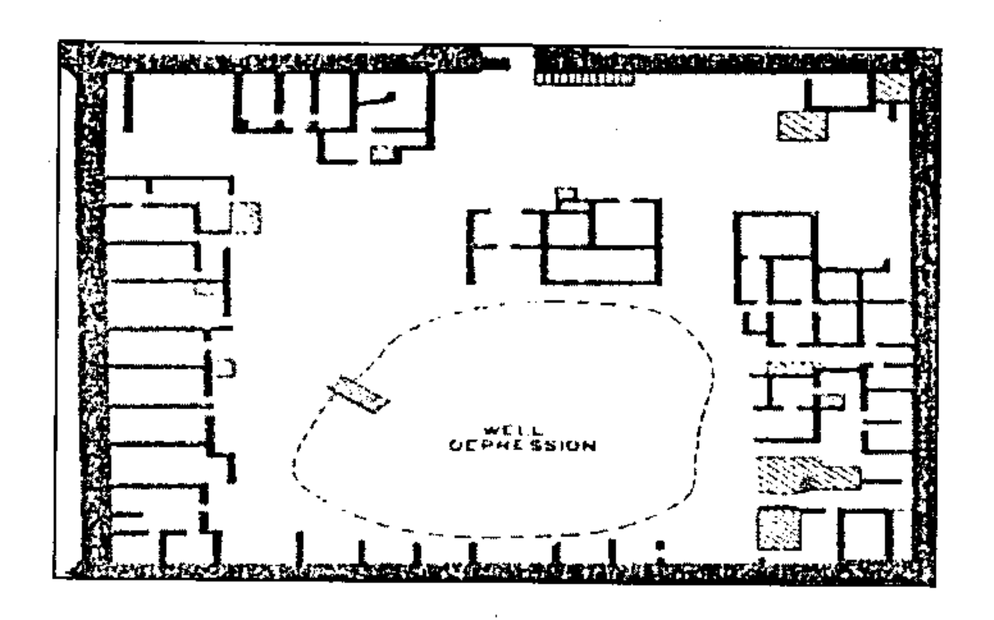
ملحق رقم ١٦– محطة الاتيمة



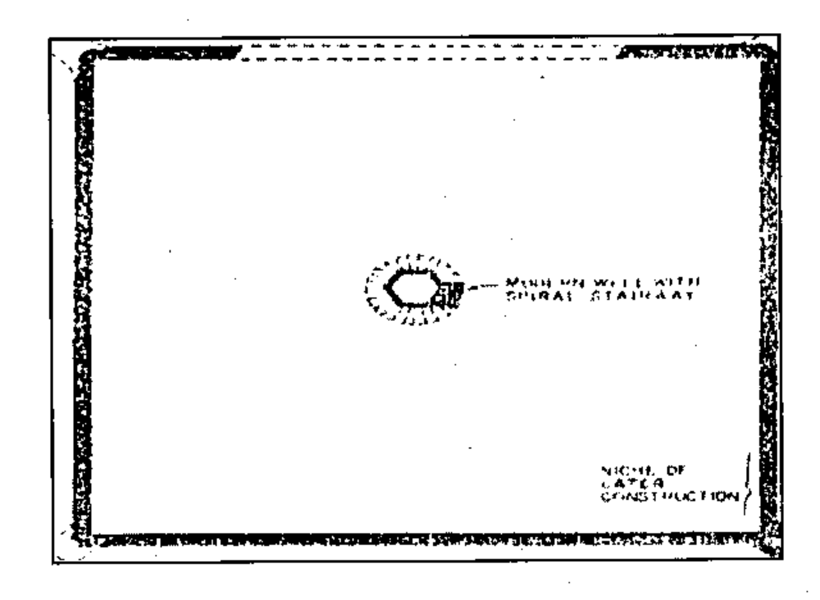
ملحق رقم ١٧– محطة السيالة



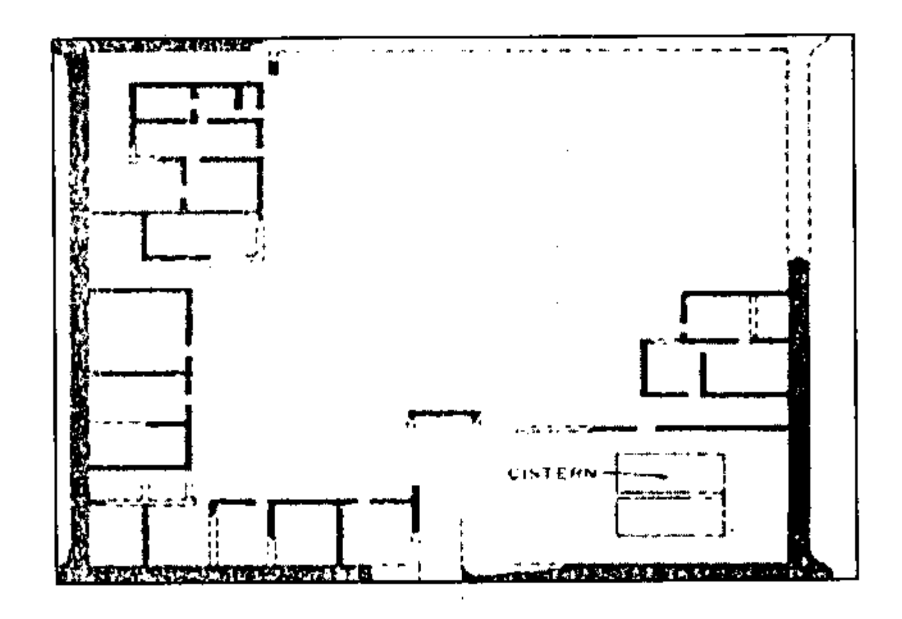
ملحق رقم ١٨- محطة الحمرا



ملحق ١٩- محطة الزرقا



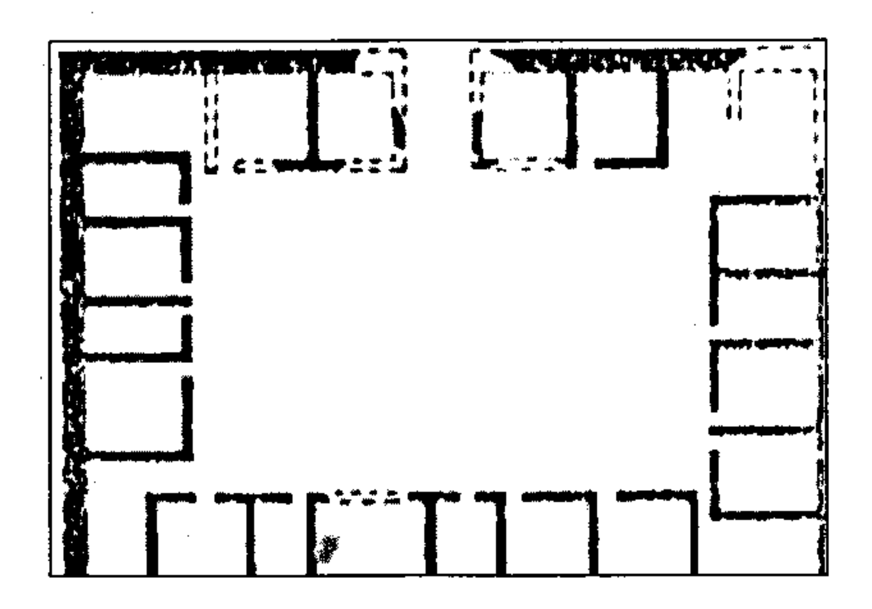
ملحق رقم ٢٠– محطة الحمامات



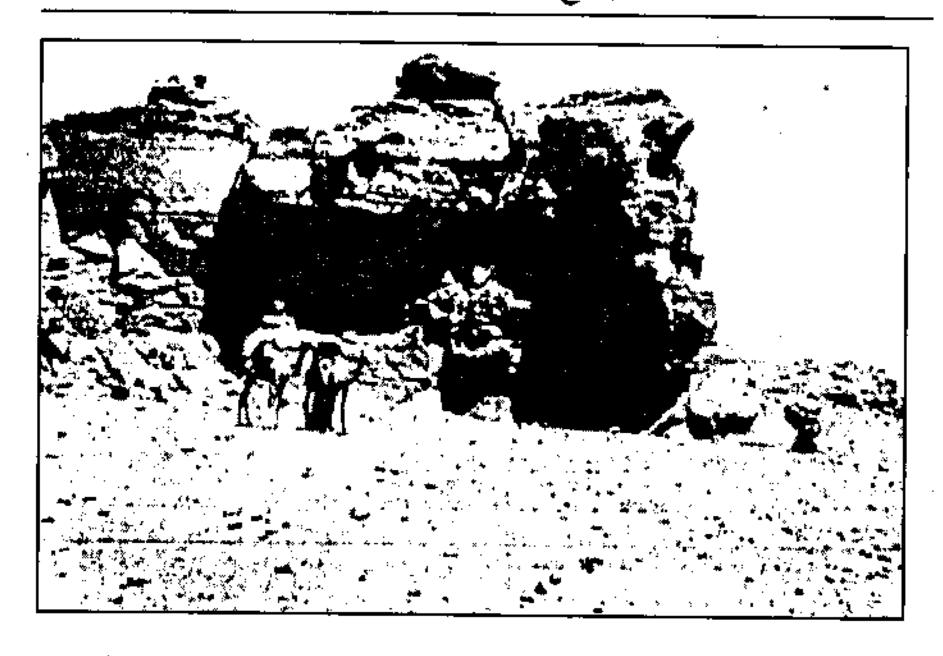
ملحق رقم ٢١– محطة المويية



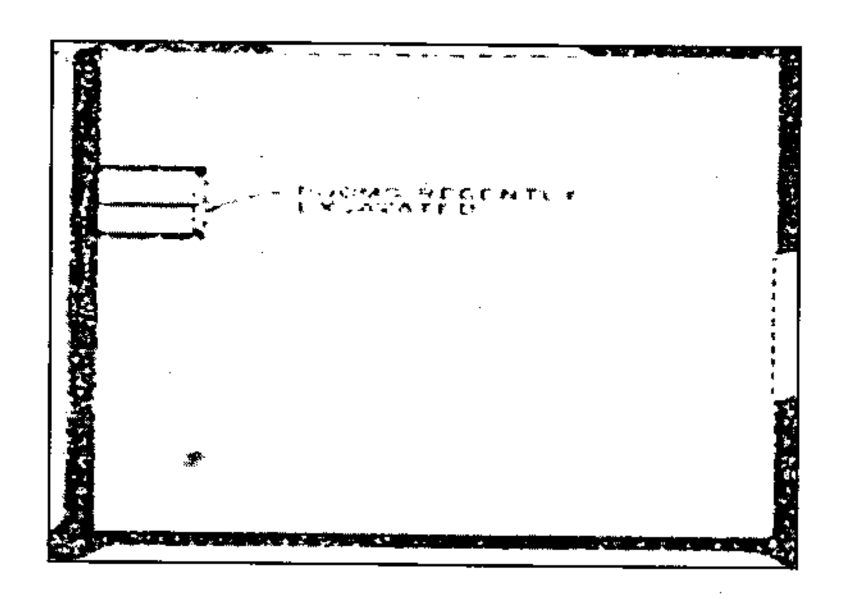
ملحق رقم ٢٢- محطة المويبة



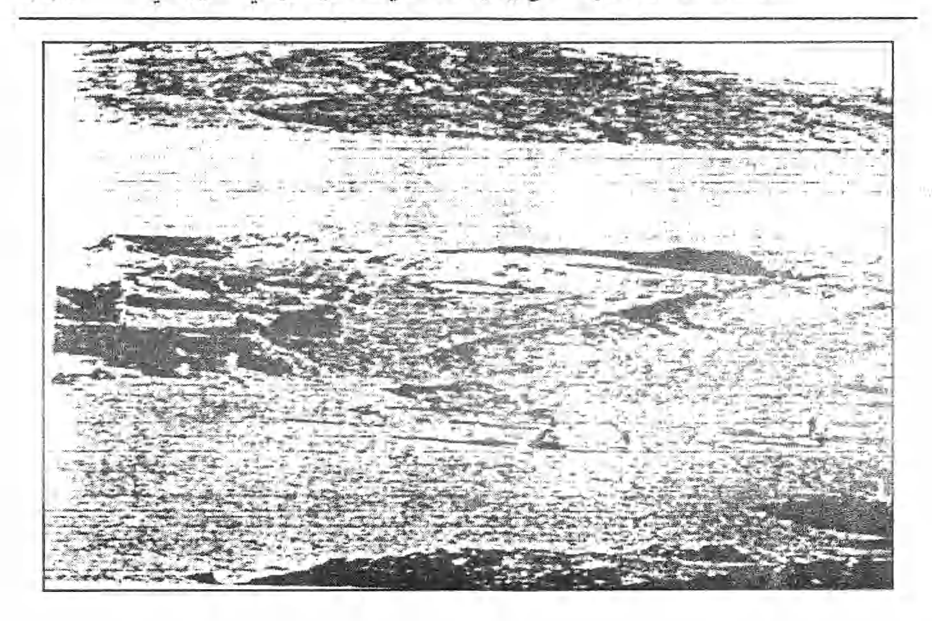
ملحق رقم ٢٣- قصر البنات



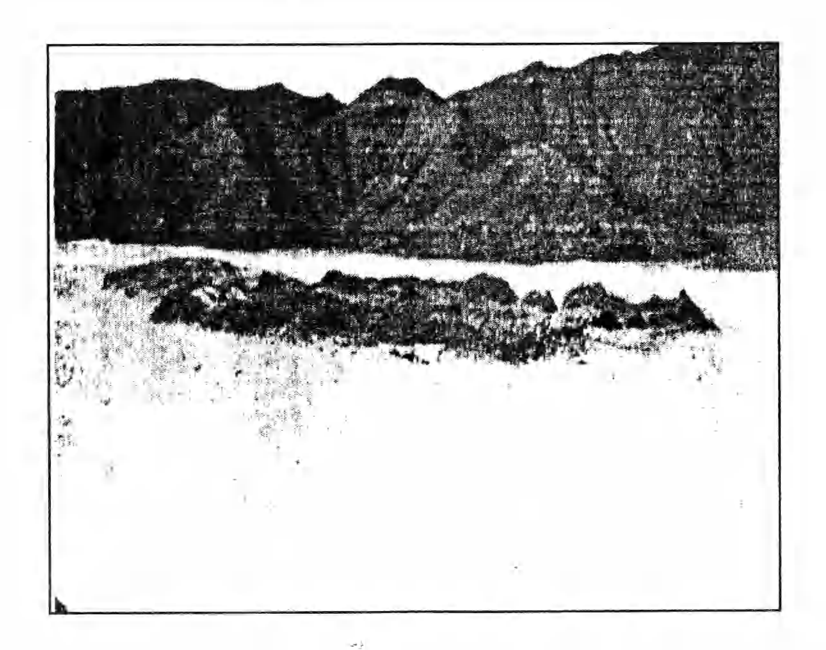
ملحق رقم ٢٤- محطة قصر البنات



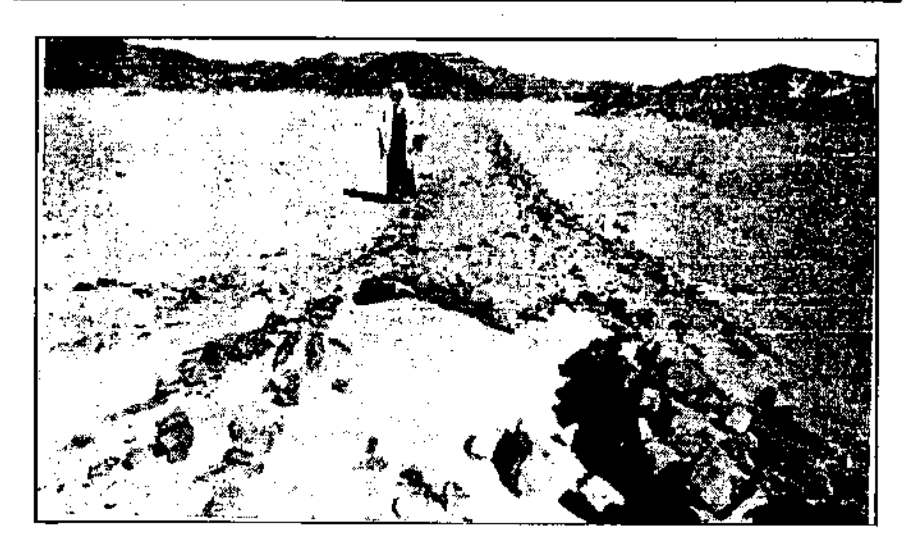
ملحق رقم ٢٥- محطة الموتولا



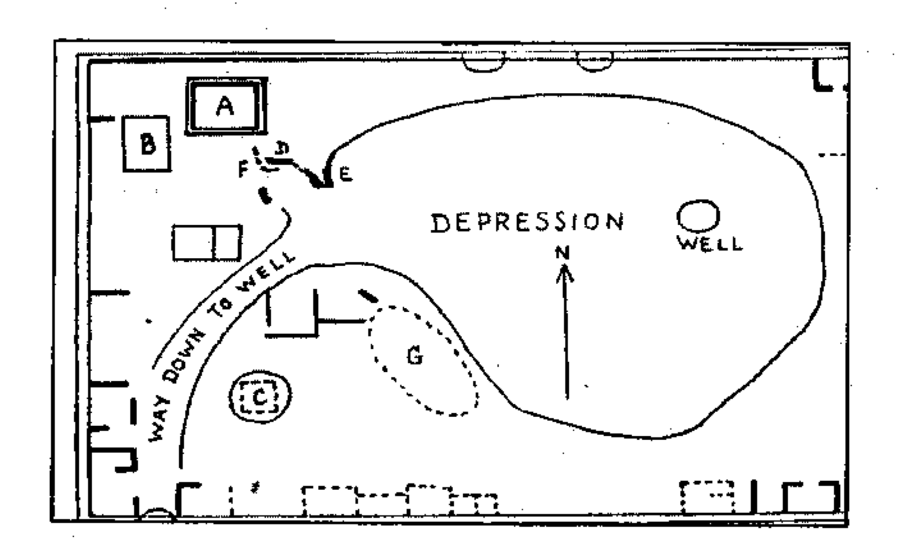
ملحق رقم ٢٦- محطة مياه كانيس



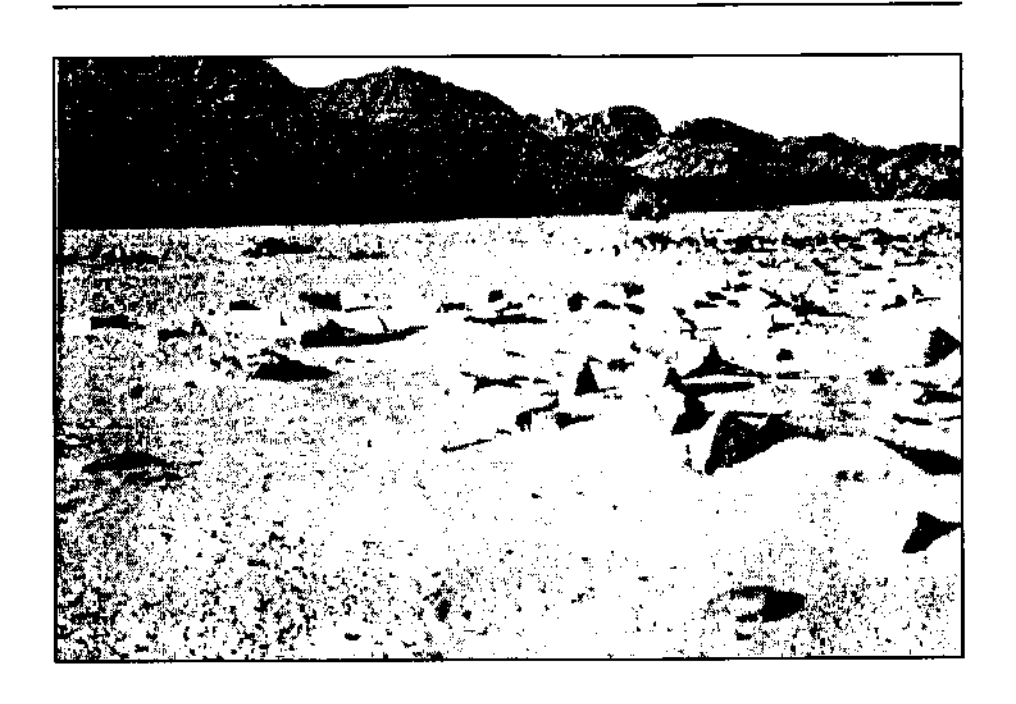
ملحق رقم ٢٧- محطة أبو زوال



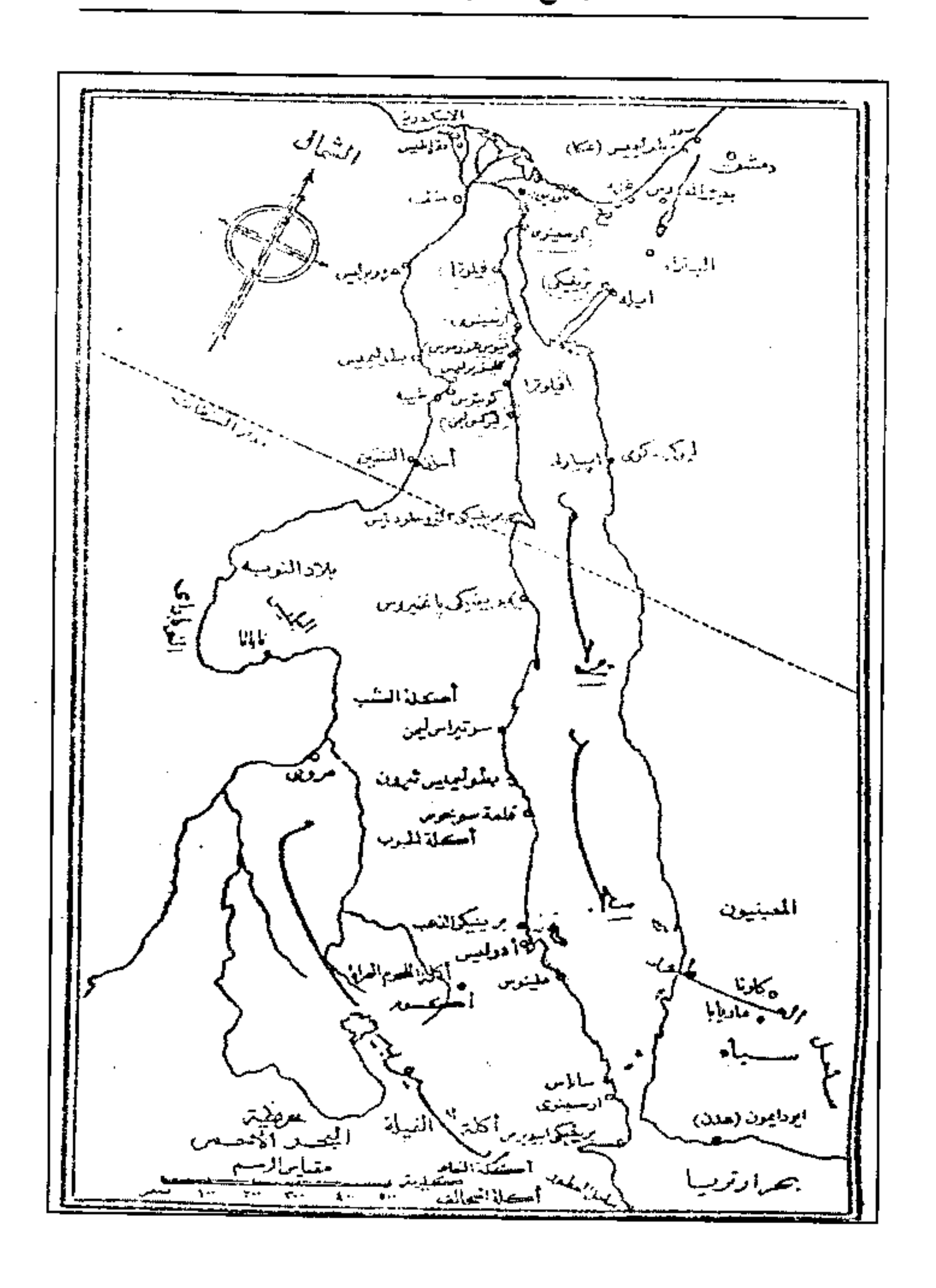
ملحق رقم ٢٨– مجري مائي في أبو زوال



ملحق رقم ٢٩– رسم تخطيطي لخطة أبو زوال



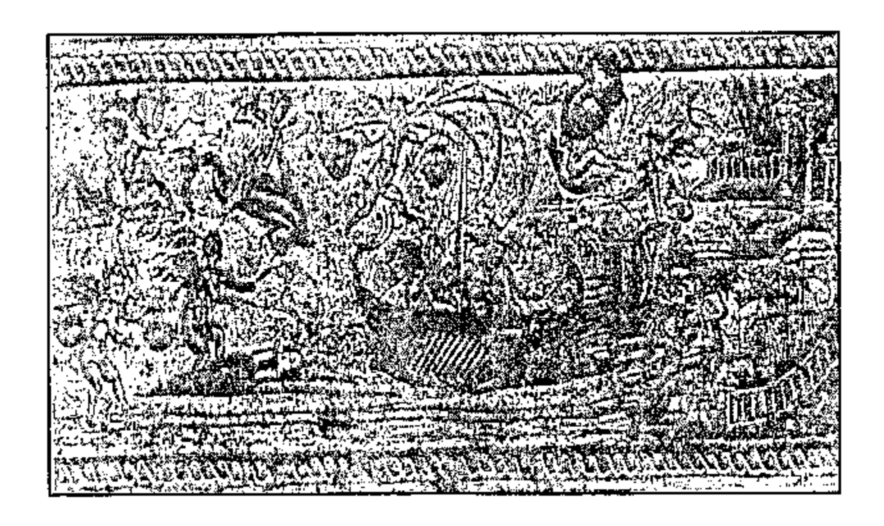
ملحق رقم ٣٠- محطة وادي القطري


الشمال
دمشق
بلاد النوبة
أسكلة الشب
سوتيراس ليمن
بطوليميس ثيرون
أسكلة الحرب
بريتيكا الذهب
المعينيون
كارنا
سبأ
بحر اريتريا
مقياس الرسم

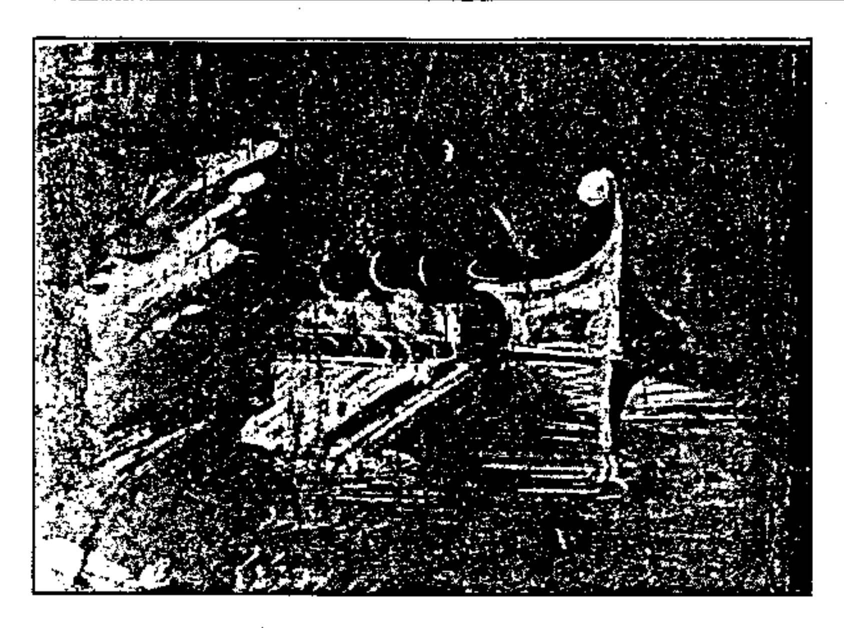
ملحق رقم ٣١



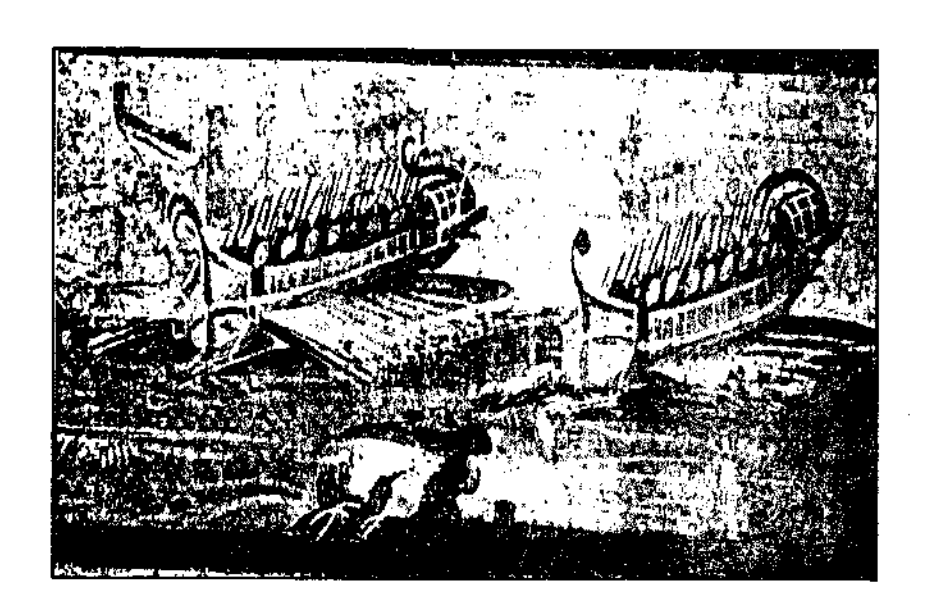
ملحق رقم ٣٢



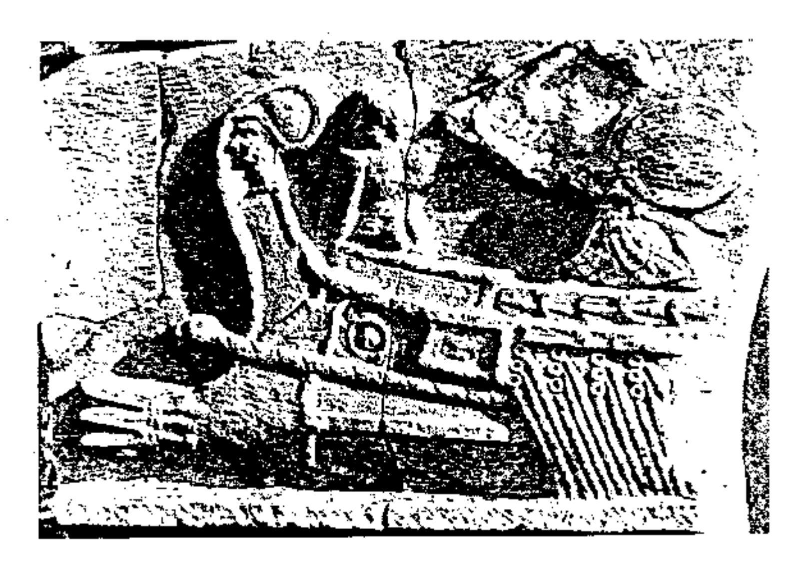
ملحق رقم ٣٣



سفينة رومانية ترجع إلى العام ٥٤ - ٦٨ ميلادياً



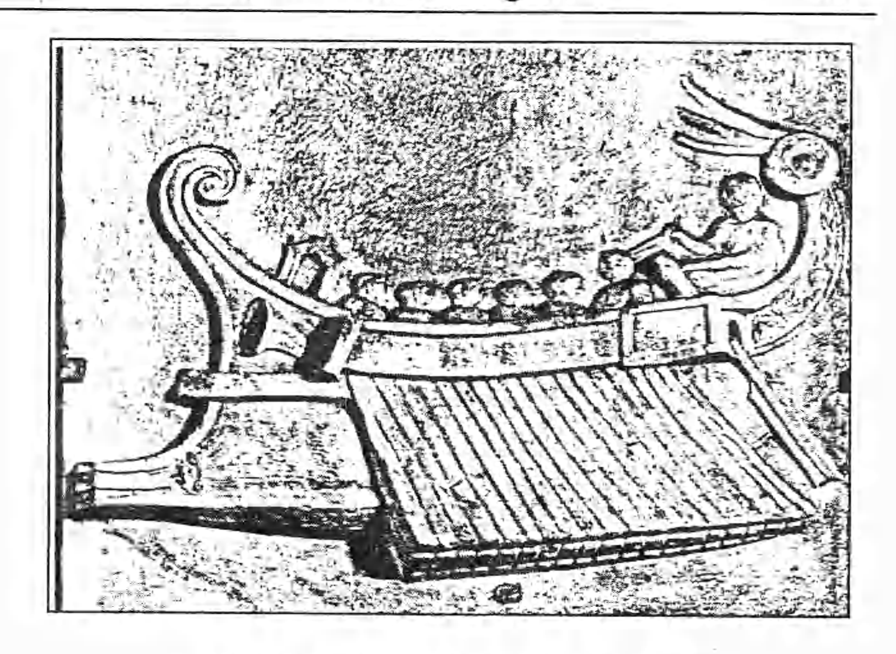
طراز من السفن الرومانية ترجع إلى القرن الأول الميلادي



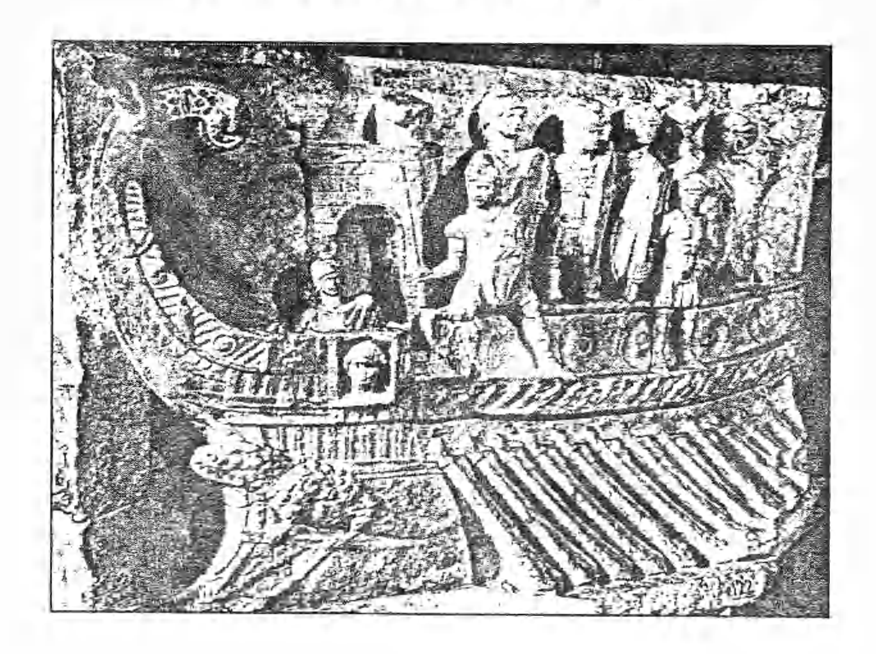
سفينة حربية رومانية ترجع إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد



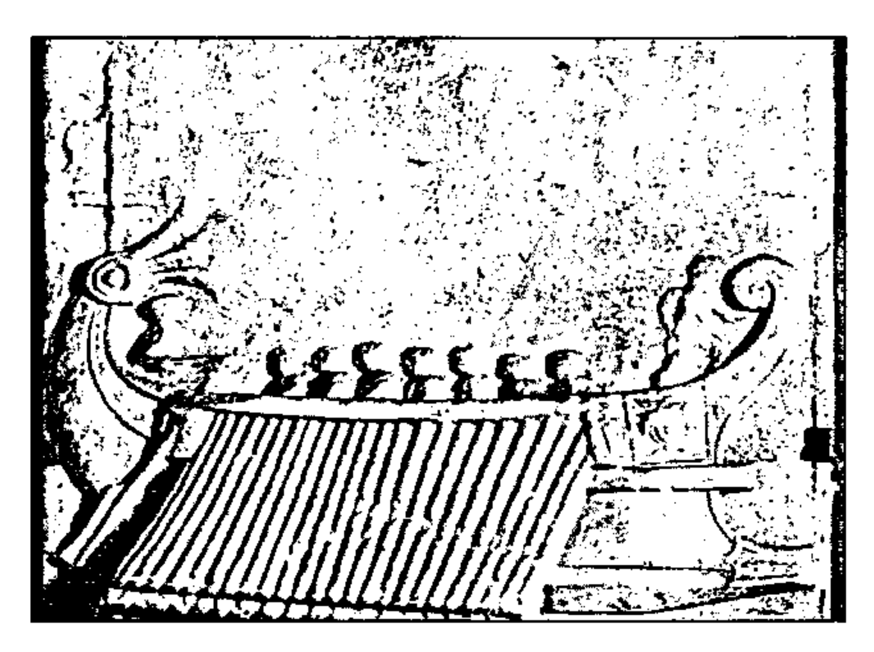
أحد أنواع سفن القتال الرومانية



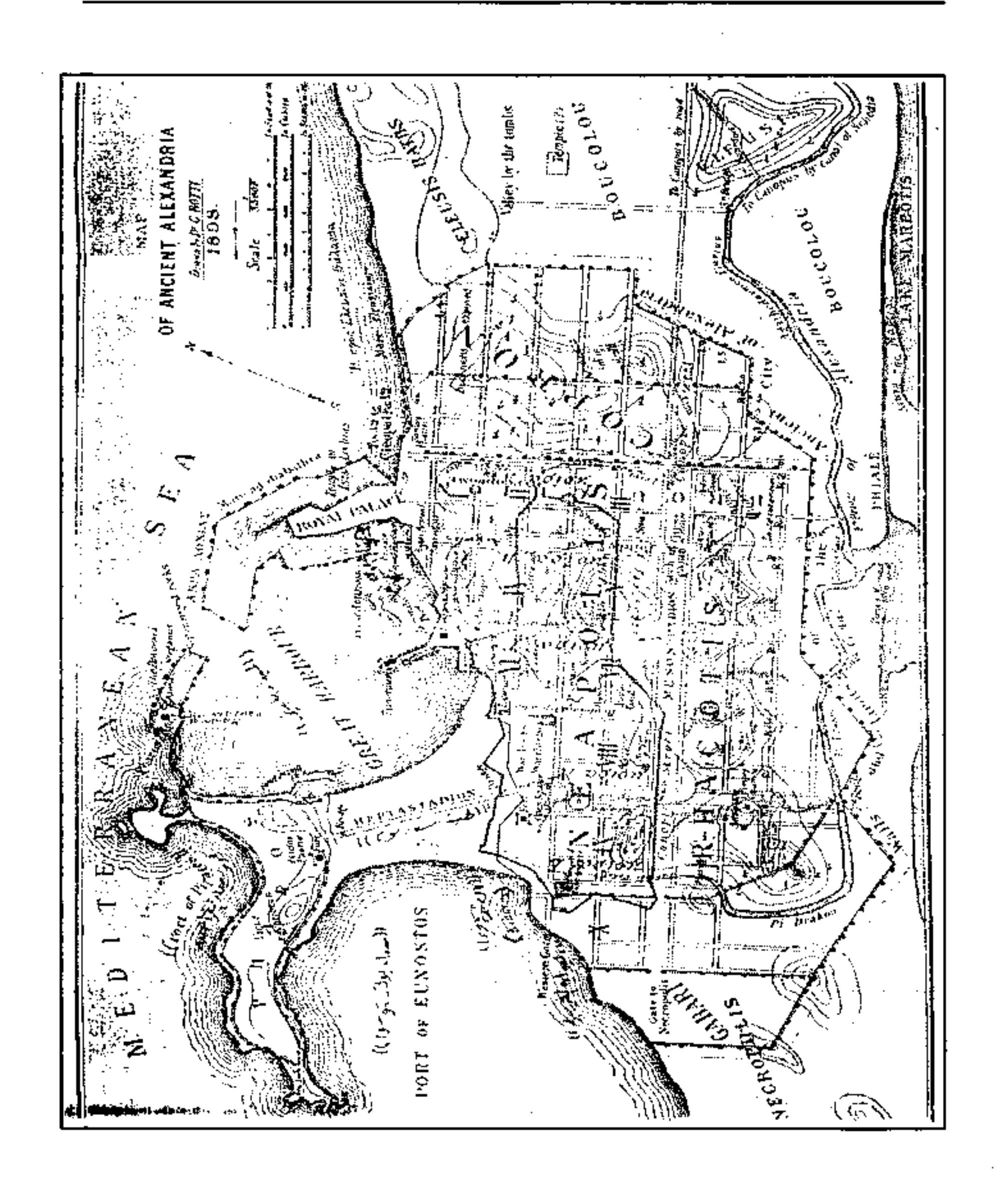
سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن الأول الميلادي



سفينة حربية رومانية التي ترجع إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلادي



سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن الأول الميلادي



خريطة للإسكندرية القديمة يتضح لنا من خلالها :

١- الميناء الكبير

٢- ميناء يونونستوس.

٣- ميناء الملوك.

٤- الهيتاستوديوم.

الاختصارات

Aeg.	Aegyptus, Rivista Italinanaedi Egittologia di papirologia (Milano) 1920 –1987.
AHR.	American Historical Review (New York).
Anc. Soc.	Ancient Society, Louvain.
BASP.	The Bulletin Of The American Society Papyrologists (New York).
BFA.	Bulletin Of The Faculty Of Arts (Fouad Univ. Press, Cairo).
CdE.	Chronique d, Egypte, (Bruxelles).
CSJ.	Cairo, Scientific Journal.
CP.	Classical Philology,(London).
EP.	Etudes de Papyrologie, (Le Caire) 1932.
FSELEHT.	The Foundation Of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times, By Rostovtzeff.
GM.	Göttinger Miszellen, Beitrage zür Ägyptologischen Diskussion, (Göttingen).
ICP.	International Congress of Papyrology, Copenhagen.
JARCE.	Journal of The American Research Center In Egypt.
JEA.	The Journal of Egyptian Archaeology, London, 1914-
JJP.	The Journal of Juristic Papyrology, (Varsovie).
JHS,	The Journal of Hellenistic Studies, London.
JRS	Journal of Roman Studies (London).
LCL	Loeb Classical Library.
NH.	Natural History (In Corporation Nature Magazine)
PB.	Papyrologice Bruxellensia, Bruxell.

SEHRE. Social and Economic History of the Roman Empire. by Rostovtzeff.

SEHHW. The Social and Economic History of The Hellenistic World, by Rostovtzeff.

SOACRP. Studi in Onore di Aristide Calderini e Roberto Parlbeni. Milano.

ZPE. Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, Bonn.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الأدبية الكلاسيكية:

Diodorus. Histories, L.C.L. Translated by. C.H. Old Father. 12 vols., London. 1946- 1976.

Herodotus. Histories, L.C.L Translated by A.D. Godley – 4 vols., London. 1946- 1950.

Pliny. Natural History L.C.L Translated by M.A. Rackham, London, 1938.

Plutarchus. Plutarchus Lives, L.C.L Translated by B. Perrin 11 vols., London. 1949.

Polybius. The Histories L.C.L Translated by W.R. Paton. 6 vols., London. 1932 –1960.

Strabon. The Geography of Strabo, L.C.L. Translated by H.L. Jones 8 vols., London. 1967.

ثانياً: المصادر البردية

P. Amh. The Amherst Papyri, Being an Account of The Greek Papyri in the Collection of the Right Hon. Lord Amherst of Hackney.
F.S.A. at Didlington Hall, Norfolk, ed.
B.P. Grenfell, and A.S. Hunt. 2 vols., London 1900-1901.

B.G.U. Aegyptische Urkunden aus den Staatlichen Museen zu Berlin, Griechische Urkunden, ed .U. Wilcken and W. Schubart, Berlin I-XIII (1895-1976) .

P.C.Zenon Zenon Papyri, Catalogue General des Antiquities Egyptiennes du Muse du Caire, ed. C.E.Edgar. Cairo 1925-31 4 vols., vol., V Published by the Societe Fouad I de Papyri.

P. Cornell. Greek Papyri in the Library of Cornell University. Ed. W.L. Westermann and A.A. Schiller, New York;. 1920.

P. Col. Columbia. Papyri II, Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia. Ed. W.L. Westermann and C.W. Keyes. New York 1932.

P. Enteuxeis Gueraud, Requetes et Plaints Adressees au Roi d'Eg. au III Siecle Avant. J.c. Texetes et Documents, Le Caire, 1931-2

P. Fay. Fayum Towns and their papyri. Ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt and D.G. Hogarth. London. 1900

P. Flor.	Papyri Greco-Egizii, Payri Fiorentini. Ed. G. Vitelli and D. Comparetti. 3 vols. Milan, 1906, 1908, 1915.
P. Giss.	Grech. Papyri in Museum d. Oberhessischen Geschichtsvereins Z. Giessen. Bd. I, I, von Kornemann 4. Edger, 1910; Bd. I, 2 von Meyer, 1914; Bd. I, 3 von Korneman 4. Meyer, 1912
P. Goodspeed	A Greek Papyrus Reader wit Vocabulary. Ed E.J. Goodspeed and E.C. Colwell. The University of Chicago Press Chicago. Illinois.
P. Hamb.	Griechische Papyrusurkunden der Hamburger Staats – und Univestatsbibliothke.1 (in 3 parts), ed. P. M. Meyer. Leipzig- Berlin, 1911-1924.
P. Hib.	The Hibeh Papyri, I ed. B.P. Grenfell and A.S. Hunt, London 1906; II ed. E.G. Turner and M.T. Lenger, London 1955.
P. Lond.	Greek Papyri in the British, at Present 7 vols, ed. G.F.Kenyon, H.I.Bell, W.E. Crum and T.C. Skeat London 1893- 1974.
P.Lille.	Papyrus Grecs (Institut Papyrologique de I, Universite de Lille) ed.P.Jouet, P.Collart, J. Lesquier, M. Xoual. Paris. 1907, 1908, 1923, 1928.
-p.Oxy.	The Oxyrhynchus Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S.Hunt and others, London vol. I 1898 to vol. 59 1992 in Progress.
P. Petrie.	The Filinders Petrie Papyri, Dublin. I ed. J.P.Mahaffy. 1891; II ed. Mahaffy. 1893; III ed. J.P. Mahaffy and J.G. Smyly 1905.
P.S.I.	Papyri Greci e Latini (Pubblicazioni della Societa Italiana per la Ricerca dei Papiri Greci e Latini in Egitto.) Florence. the first Eleven Volumes were edited by a Number of Persons under the General Direction of G. Vitelli and M. Norsa. A List of Reeditions of Documentary text is Given by. P. Pruneti in Pap. Flor. XIX: 2, pp.475- 502. vol. 1912 vol. XIV 1957.
P. Rev.	Revenue, Laws of Ptolemy Philadelphus, ed. B.P. Grenfell. Oxford. 1896. Reed. J. Bingen in SB Beiheft.I, 1952.
P. Ross. Georg.	Papyri Russischer und Georgischer Sammlungen. Tiflis. RP. AMHJII, Ptolemaische und Fruhromische Texte,ed. O. Kruger. 1929. V,varia, ed. G. Zereteli and P. Jernstedt. 1935.

P. Ryl. — Catalogue of the Greek Papyri in the John Rylands Library, Manchester. I Litrary Texts ed.A.S.Hunt. Manchester. 1911. II Documents of the Ptolemaic and Period, ed. J.de M.Johnson, V. Martin and Hunt, Manchester 1915. III Theological and Literary Texts, ed. C.H. Roberts. Manchester 1938. IV Documents of the Ptolemaic, Roman and ByzantinePeriod. Ed. C.H. Roberts and E.G. Tur- ner. Manchester. 1952.

SP. — Studien zur Plalaeographie und Papyruskund, ed. C. Wessely. A, Periodical Publication Iissued Irregularly and Miscellanous in Chara cter 22. vols., Leipzig., 1904- 1922.

P. Tebt — The Tebtunis Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly, E.J. Goodspeed and C.C. Edger. London 1902- 1938. I ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly. 1905; II ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, E.J. Goodspeed 1907; III pt. I ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly Assisted by. B.P. Grenfell, E. Lobel and M. Rostovtzeff, 1933; pt. II ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly and C.C. Edgar. 1938. IV ed. J.G. Keenan and J.G. Shelton. London, 1976.

U.P.Z. — Urkunden der Ptolemaerzeit (Alter funde) ed. U. Wilcken I, Papayri aus Unteragypten, Berlin- Leipzig 1927; II, Papyri aus Oberagypten, Berlin 1935- 1957.

P. Yale. — Yale Papyri in the Beinecke Rare Book and Manuscript. I ed. J.F. Oates, A.E.Samuel and C.B. Welles. New Haven and Toronto 1967; II ed. S.A. Stephens Chicago 1985.

ثالثاً: النقوش

O.G.I.S — W. Dittenberger, Orientis Graeci Inscriptiones Selectae, 2 vols, Leipzig 1903- 1905.

رابعا: الأوستراكا

O. Claud. — Mons Claudianus Ostraca Graeca et Latina. Jean Bingen and Others, Institut Francais de Archeologie Orientale du Caire, Documents de Fouilies XXIX- 1992.

O. Tait. — O.Bodl. I ed. J.G. Tait, London 1930. Egyptian Society, Graeco-Roman Memoires 21.

خامساً: المراجع العربية والمترجمة

١. إبراهيم نصحي : تاريخ مصر في عصر البطالمة، أربعة أجزاء، مكتبة الأنجلو المصرية، ط٦، القاهرة ١٩٨٨.

٢. ـــــــــــــ: دراسات في تاريخ مصرفي عهد البطالمـــة، مكتبـــة الانجلـــو المصرية، القاهرة ١٩٥٩.

٣. أبو اليسرعبد العظيم فرح: مهام الاويكونوموس عامل المالية في مصر في عصــر البطالمة " دراسة وثائقية" رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٨٠م

٤. ـــــــــــــ:النيل في المصادر الإغريقية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، القاهرة ١٩٩٤.

٥. ـــــــــــــ: الدولة والفرد في مصر(ظاهرة هروب الفلاحـــين في عصــر الرومان)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولي، ١٩٩٤.

٦. الحسيني احمد عبد الله :الإدارة والقانون في مصـــر الرومانيـــة، دراســـة لوظيفـــة الإبســـتراتيجيا، عـــين للدراســـات والبحـــوث الإنســـانية والاجتماعية، ط١، القاهرة ٢٠٠٠م.

٧. أدولف إرمان. : مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ت/ عبد المنعم أبو بكر، محرم كمال، بدون تاريخ .

٨. آمال محمد محمد الروبي : مصر في عصر الرومان، دراسة سياســية، اقتصـــادية، اجتماعية، في ضـــوء الوثـــائق البرديـــة، ٣٠ق. م- ٢٨٤م، ١٩٨٠ م.

٩. ـــــــــــــ: كرانيس – كوم أوشيم، دراسة بعض المظـــاهر الاقتصـــادية والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠- ق.م –٢٨٤م) رسالة

دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص١٤٣.

١٠. **أيدرس بل** : مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، "دراسة في انتشار الحضارة الهلينية واضمحلالها" ت/ عبد اللطيف احمد علي، دار النهضة ا لعربية ،١٩٧٢.

١١. **جورج بوزنر وآخرون**: معجم الحضارة المصرية القديمة، ت/ أمين، مكتبة الأسرة مهرجان القراءة للجميع، ط٢، ١٩٩٦م.

١٢. **جيمس هنرى بريستيد**: فجر الضمير، ت/ سليم حسن، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع ، ١٩٩٩م.

١٣. ________: تاريخ مصر منذ أقدم العصور إلي الفتح الفارسي، ت/ حسن كمال، م/ محمد حسنين الغمراوي، ط١، وزارة المعارف، القاهرة ١٩٢٩.

١٤. **حسن الإبياري** : تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالفيوم، ٢٠٠٤م.

١٥. **حسين محمد احمد يوسف** : النقابات في مصر الرومانية " دراسة وثائقية" تاريخ المصرين (١١٩) الهيئة المصرية العامة للكتاب،١٩٩٨م.

١٦. ________: أسعار المنتجات الصناعية واجورأرباب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالمة "دراسة وثائقية" رسالة دكتوراه غير منشورة جامعة القاهرة ، ٢٠٠م.

١٧. **حسين حسين رزق** : الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني، في ضوء الأوراق البردية" رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة حلوان، القاهرة، ٢٠٠٥م.

١٨. سليم حسن : موسوعة مصر القديمـــة، أجـــزاء، ٢,١٠,١٣,١٦،مكتبـــة الأسرة ، مهرجان القراءة للجميع،القاهرة ٢٠٠٠م .

١٩. و.هـ . ستيفنسون: النشاط التجاري في العالم الروماني " مقالة في مجلـــة تاريخ العالم" إعداد / هاميرتون، ت/ قسم الترجمة بـــوزارة التربية والتعليم، بدون تاريخ.

٢٠. سيد الناصري : تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضـــاري، ج٢، ١٩٧٨م.

٢١. شحاتة محمد إسماعيل: انحرافات الموظفين في مصر في عصر البطالمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس ، ١٩٧٨م.

٢٢. ـــــــــــــــ: تأثير الرياح الموسمية في أحـــوال مصـــر والجزيـــرة العربيةالسياسية والاقتصادية "من ١١٦ق.م- ٢٥م" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، القاهرة ١٩٩٦م.

٢٣. عاصم احمد حسين : الضرائب في مصرفي العصر البطلمي ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٧٧م.

٢٤. عبد اللطيف احمد علي : مصر والإمبراطورية الرومانية في ضـــوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية،ط٦، ١٩٩٣م.

٢٥. عودة عبد الواحد جودة : محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار الثقافة العربية، ٢٠٠٣م.

٢٦. ـــــــــــــــ: المصارف المالية في مصر البطلمية، رسالة دكتوراة غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩١م.

٢٧. فاطمة الزهراء هاشم محمد ألليثي : التعليم المهني في مصر الرومانيـــة، في ضوء الوثائق البردية، رسالة دكتوراه غير منشـــورة، جامعـــة القاهرة، ٢٠٠٠م.

٢٨. فادية محمد أبوبكر إبراهيم: منف في العصر البطلمي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٧.

٢٩. كمال عباس كاسب : " قرية تبتونيس في العصر البطلمي " نظامها الإداري ونشاطها الاقتصادي وحياتها الاجتماعية ومخلفاتها الأثرية (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩٤م.

٣٠. لطفي عبد الوهاب يحيى : دراسات في العصر الهلينستي، أبعاد العصرالهلينستي / دولة البطالمة في مصر، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ١٩٩٥م.

٣١. محمد السيد عبد الغني: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر، دراسة حالة لانشطة زينون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.

٣٢. محمد عواد حسين : البحرية المصرية في عهد البطالمة" تاريخ البحرية المصرية" ١٩٧٣م.

٣٣. محمد فهمي عبد الباقي: المشرفون " επιτηρεται" في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد١٦، القاهرة ١٩٩٩م.

٣٤. ————: قناة الإسكندرية " في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، القاهرة ١٩٩٦م.

٣٥. محمود إبراهيم السعدني : تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان (موضوعات مختارة)، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ٢٠٠٠م.

٣٦. مصطفي العبادي : مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٧٥م.

٣٧. ــــــــــــــ: ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، " تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور"(تاريخ المصرين) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠١م.

٣٨. مصطفي كمال عبد العليم : الأرض والفلاح في مصر في عصر البطالمة، " محاضرة ألقيت في مقر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية " القاهرة ١٩٧٠م.

٣٩. مصطفي عزمي محمد: البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني- الروماني دراسة أثرية حضارية "، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة القاهرة ٢٠٠١م.

٤٠. منيرة محمد الهمشري : النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤- ٣٠٥م) تاريخ المصرين (١٤٥) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م.

٤١. منتهي محمود الصاوي : النقل النهري للغلال في مصر في العصر البطلمي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد ٢٠، القاهرة، ٢٠٠٣م.

٤٢. موسوعة وصف مصر: "المصريون المحدثون" تأليف / علماء الحملة الفرنسية، ت/ زهير الشايب، مهرجان القراءة للجميع، مكتبة الأسرة، الجزء الأول، القاهرة ، ٢٠٠٢.

٤٣. **ناريمان درويش** : الجغرافية التاريخية لمنطقة محافظة المنيا منذ العصر الفرعوني وحتى نهاية العصر الروماني، مراجعة/يسري الجوهري، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م.

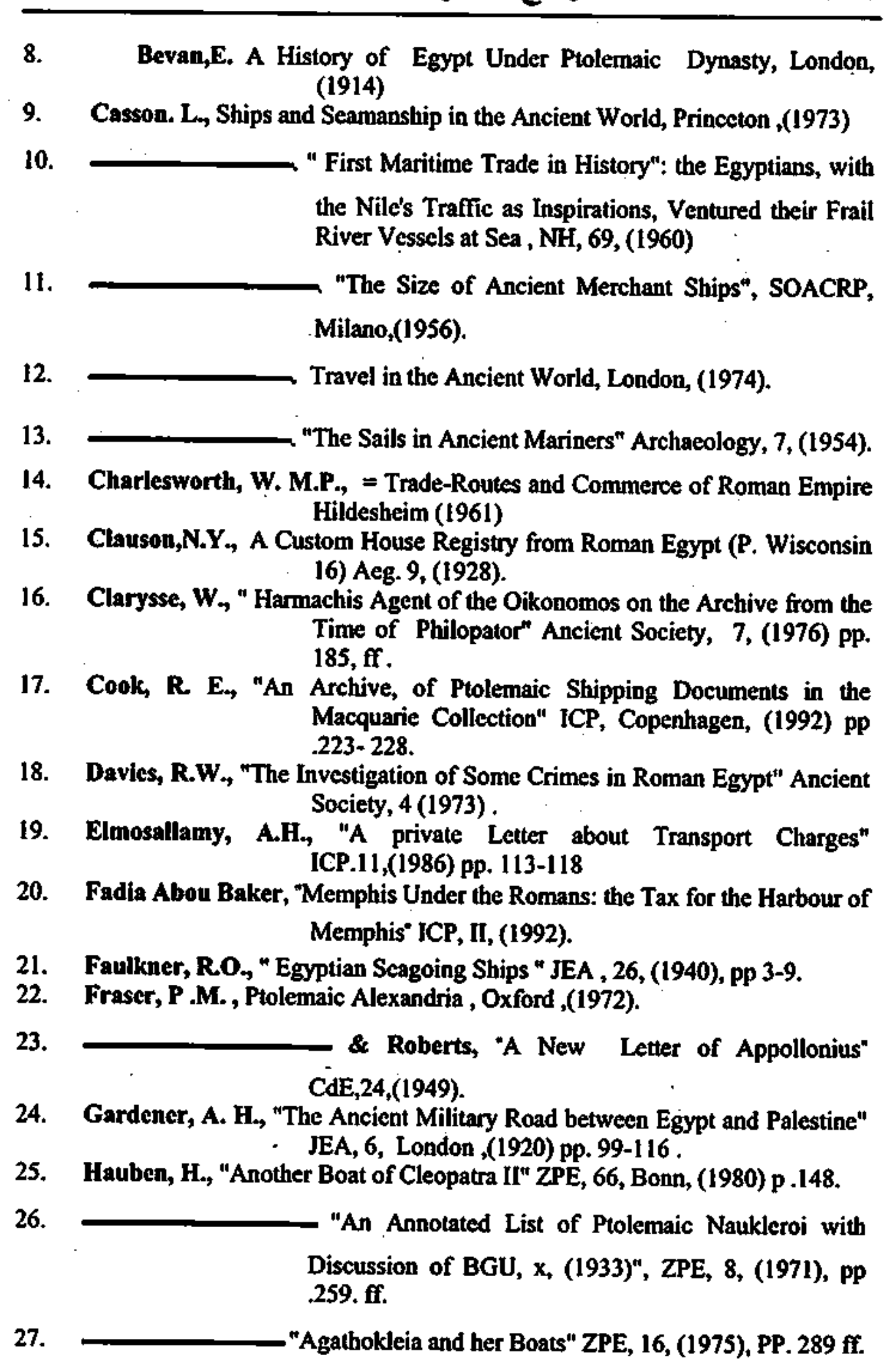
٤٤. **نافتا لي لويس** : الحياة في مصر في العصر الروماني (٣٠ق. م. - ١٨٤م)، ت/ آمال محمد الروبي، تعليق محمد حمدي إبراهيم، ط١، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، (١٩٨١) .

٤٥. **هيثم محمد عبد العليم عرفة** : ثورات المصريين ضد البطالمة (من ٣٢٣ق.م- ٣٠ق. م.) (دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، القاهرة ٢٠٠٣م.

٤٦. **وزارة الثقافة والإرشاد القومي**: تاريخ الحضارة المصرية (العصر اليوناني والروماني والعصر الإسلامي)، المجلد الثاني، العدد٣، بدون تاريخ.

سادساً: المراجع الأجنبية

1. **Alston, R .,** "Soldier and Society in Roman Egypt" (A Social History) London.(1995).
2. **Bagnall, R. S.,** "Upper and Lower Guard Posts", CdE, 57, Bruxelles (1982).
3. ———————— "The Roman Garrison of Latopolis" BASP, 12, (1975).
4. ———————— "The Ptolemaic Trierarchs "CdE, 46, Bruxelles,(1971), PP. 356-362
5. ———————— "Documents from Berenike,1",Greek Ostraka from the 1996-1998. Seasons, Papyrologica Bruxellensia, 31, (2000).
6. ———————— 'Army and Police in Roman Upper Egypt',JARCE, vol., 14, (1977) .
7. **Ball, J.,** Egypt in the Classical Geographers, Cairo, (1942).



8. **Bevan,E.** A History of Egypt Under Ptolemaic Dynasty, London, (1914)

9. **Casson. L.,** Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton ,(1973)

10. ——————. " First Maritime Trade in History": the Egyptians, with the Nile's Traffic as Inspirations, Ventured their Frail River Vessels at Sea , NH, 69, (1960)

11. ——————. "The Size of Ancient Merchant Ships", SOACRP, Milano,(1956).

12. ——————. Travel in the Ancient World, London, (1974).

13. ——————. "The Sails in Ancient Mariners" Archaeology, 7, (1954).

14. **Charlesworth, W. M.P.,** = Trade-Routes and Commerce of Roman Empire Hildesheim (1961)

15. **Clauson,N.Y.,** A Custom House Registry from Roman Egypt (P. Wisconsin 16) Aeg. 9, (1928).

16. **Clarysse, W.,** " Harmachis Agent of the Oikonomos on the Archive from the Time of Philopator" Ancient Society, 7, (1976) pp. 185, ff.

17. **Cook, R. E.,** "An Archive, of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection" ICP, Copenhagen, (1992) pp .223- 228.

18. **Davies, R.W.,** "The Investigation of Some Crimes in Roman Egypt" Ancient Society, 4 (1973) .

19. **Elmosallamy, A.H.,** "A private Letter about Transport Charges" ICP.11,(1986) pp. 113-118

20. **Fadia Abou Baker,** "Memphis Under the Romans: the Tax for the Harbour of Memphis" ICP, II, (1992).

21. **Faulkner, R.O.,** " Egyptian Seagoing Ships " JEA , 26, (1940), pp 3-9.

22. **Fraser, P .M. ,** Ptolemaic Alexandria , Oxford ,(1972).

23. —————— **& Roberts,** "A New Letter of Appollonius" CdE,24,(1949).

24. **Gardener, A. H.,** "The Ancient Military Road between Egypt and Palestine" JEA, 6, London ,(1920) pp. 99-116 .

25. **Hauben, H.,** "Another Boat of Cleopatra II" ZPE, 66, Bonn, (1980) p .148.

26. —————— "An Annotated List of Ptolemaic Naukleroi with Discussion of BGU, x, (1933)", ZPE, 8, (1971), pp .259. ff.

27. ——————"Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975), PP. 289 ff.

28. ——————Le Transport Fluvial en Egypte Ptolemaique Les Bateaux du Roi et de La Reine" in xv e Congress International de Papyrologie, IV, Bruxelles, (1979) PP. 68-77.
29. **Husselman, E. M.**, "Papyri from Karanis" Michigan Papyri, 9, (1971).
30. **Henne. H.**, 'Sur L'interpretation de Quelques Textes Re Cemment Publies' Aeg.13,(1933).
31. **Johnson, A.C.**, Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936).
32. **Kunderewicz., C.**, 'AD Papyrus Hib. 198. JJP., 15., Warszawa, (1965).
33. **Liddell & Scott.** Greek- English Lexicon, Oxford, 2001.
34. **Llewelyn, S.R.** New Documents Illustrating Early Christianity, vol, 8, Cambridge, (1998).
35. **Mass, P.** "Oinanth's Husband" JEA, 31, London, 1945.
36. **Meredith . D.**, "the Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt", JEA, 39, London, (1953) PP. 59-106.
37. —————— "Two Inscriptions from Berenice Road" JRS, 43, (1953).
38. —————— "The Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, 31,(1956) .
39. ——————"Inscriptions from Berenice Road" CdE,29, (1954) .
40. —————— "The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 38, (1952) .
41. **Meredith, D & Tregenza. L.A.**, "Notes on Roman Roads and Stations in the Eastern Desert" BFA, 9, Cairo (1949), PP.97-126.
42. **Meijer. F.& Nijf .O.V.**, Trade , Transport and Society in the Ancient World, "Sourcebook" London , (1992) .
43. **Milne. J.G.**, A History of Egypt Under Roman Rule, London, (1898).
44. —————— "The Ruin of Egypt by Roman Mismanagement", JRS, 17, (1927) .PP. 1-13.
45. **Murray, J.G.**, Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880).
46. —————— "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt", JEA, 11, London, (1925) .
47. **Nibbi, A.**, "Egyptian Anchors", JEA, 61, London, (1975) . PP. 38-41 .
48. ——————"Remarks on the Two Stelae from the Wadi Gasus", JEA , 62, London, (1976), PP. 45-56.

49. ——————— "Henu of Eleventh Dynasty and W3d-wr",GM, 17, Gottingen, (1975) , PP. 39-45.

50. **Oertile, F.**, Die Liturgy. Studien Zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens. Leipzig,(1917).

51. **Preaux, C.**, L' Economie Royale des Lagides, Editions de la Fondation Egyptologique Reine Elisabeth, Bruxelles, (1939).

52. **Preisigke, 'Die Ptolemaiche Staatpost 'Klio, 7, (1907).**

53. **Reekmans,T & Dack .E.V.**, "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE, 53,(1952) .

54. **Rostovtzeff, M.**, The Social and Economic History of the Hellenistic World, 3vols, Oxford, (1941).

55. ——————— Social and Economic History in Roman World . Oxford (1966). "The Hellenistic World and it's Economic Development", AHR, 4, New York, (1936).

56. ——————— "Angariae " Klio, 6, (1906).

57. ——————— A Large Estate in Egypt in the 3rd Century B.C., "**A Study of Economic History**", Madison , (1922) .

58. ——————— " The Foundation of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times" JEA, 6, London, (1920), PP. 161-178.

59. **Sayed, A.A.H.** "The Recently Discovered Port in Red Sea Shore", JEA, 64, (1978), PP, 69-71.

60. **Scaife, C.H.O.**, "Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhan), BFA, Cairo, (1935).

61. **Schuman, V. B.** "The Basic of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls", Aegyptus 32, (1953), PP.221-252.

62. ——————— "Taxes in Kind in Roman Egypt ", SOACRP, II (1943).

63. **Sijpesteijn, P.J.** " Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE , 53, (1978), PP. 107-116.

64. ——————— Customs Duties in Graeco – Roman Egypt, Zutphen ,(1987).

65. ——————— "Custom House Receipts ",CdE, 107, (1979).

66. **Speidel, M.P.** Roman Army Studies , vol ,I ,(1984).

67. ———————— Roman Army Studies, vol , 2, (1992).

68. **Stuart, W. V.** " Gebel Dokhkhan" CSJ, 4, Cairo, (1910).

69. **Tarn, W.W.,** Hellenistic Civilization, London, (1952).

70. ———————— Hellenistic Military and Naval Developments, Cambridge, (1930)

71. ———————— "Alexander's Plans" JHS,59, (1939).

72. **Tarner, E.G.,** "Egypt and Roman Empire: The Dekaprotoi "JEA ,22, (1936) .

73. **Teregenza, L.A.,** "Notes on Recent Journey from Abou Zawal to the Greiya Station", BFA,9, Cairo, (1949), PP.127-140.

74. ———————— The Red Sea Mountains of Egypt , Oxford , (1955)

75. **Wallace, S.L.,** Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton , (1938)

76. **Warrington, J.** Everyman's Classical Dictionary, 800B.C., AD.337., London, (1965).

77. ———————— & Keyes, C.W., Tax lists and Transportation Receipts from Theadelphia , New York , (1932) .

78. **Weigal,** Travel in Upper Egyptian Desert , London ,(1907)

79. **Welles, C. D.,** "Complaint from A Priest of Tebtunis Concerning Grain Transportation Charges of the Late Second Century, Etudes de papyrologie, 8, Le Caire, (1957), PP.103ff.

80. **Wilcken. U., and Mitties .L.,** Grundzuge und Chrestomatie der Papyruskunde, I, Leipzig , (1912).

81. ———————— "Zur Trierarchie im Lagidenreich" Raccolta Lambroso, (1925).

82. **Zaky. Aly.,** "Sitologia in Roman Egypt" JJP, 4, (1950) ,PP.289-307.

83. **Zilliacus, H.,** "Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatdar", Aegyptus, 17, Milan , (1939) .

سابعاً: المواقع الإلكترونية.

1- www.columbia.edu .Carrier. R.C., Receipts for Land Taxes and Rent of Government Animals, 5 May (1999)

2- www.archbace.com .Langenbucher .J., " Long Distance Trade at Berenike "

3- www.archbace.com. Llewelyn S. R., Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timetable .

4- www. weekly. ahram.org.eg .Said R. " East of Edfu " Al Ahram Weekly ,18-24. February (1999), Issue ,417.

5- www.2.rgzm.de. Boett . G., Merchant Vessels and Maritime Commerce in Roman Times. "Translate to E, Claire Cokagon"

6- htt://ar.wikipedia.org

صدر من هذه السلسلة

١- د. عبد العظيم رمضان: مصطفى كامل في محكمة التاريخ، ط١، ١٩٨٧، ط٢، ١٩٩٤.

٢- رشوان محمود جاب الله: علي ماهر، ١٩٨٧.

٣- د. عبد السلام عبد الحليم عامر: ثورة يوليو والطبقة العاملة، ١٩٨٧.

٤- د. محمد نعمان جلال: التيارات الفكرية في مصر المعاصرة، ١٩٨٧.

٥- د. علية عبد السميع الجنزوري: غارات أوربا على الشواطئ المصرية في العصور الوسطى، ١٩٨٧.

٦- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج١، ١٩٨٧.

٧- د. عبد المنعم ماجد: هؤلاء الرجال من مصر، ١٩٨٧.

٨- د. علي بركات: رؤية الجبرتي لأزمة الحياة الفكرية، ١٩٨٧.

٩- د. محمد أنيس: صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل، ١٩٨٧.

١٠- محمود فوزي: توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية، ١٩٨٧.

١١- شكري القاضي: مائة شخصية مصرية وشخصية، ١٩٨٧.

١٢- د. نبيل راغب: هدى شعراوي وعصر أكتوبر، ١٩٨٨.

١٣- د.عبدالعظيم رمضان:أكذوبة الاستعمار المصري للسودان: رؤية تاريخية، ط١،١٩٨٨، ط٢،١٩٩٤.

١٤- د.سيدة إسماعيل كاشف: مصر في عصر الولاة من الفتح العربي إلى قيام الدولة الطولونية، ١٩٨٨.

١٥- د. علي حسن الخربوطلي: المستشرقون والتاريخ الإسلامي، ١٩٨٨.

١٦- د. حلمي أحمد شلبي: فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعي في مصر: دراسة عن دور الجمعية الخيرية (١٨٩٢ - ١٩٥٢)، ١٩٨٨.

١٧- د. محمد نور فرحات: القضاء الشرعي في مصر في العصر العثماني، ١٩٨٨.

١٨- د. علي السيد محمود: الجواري في مجتمع القاهرة المملوكية، ١٩٨٨.

١٩- د. أحمد محمود صابون: مصر القديمة وقصة توحيد القطرين، ١٩٨٨.

٢٠- د. محمد أنيس: دراسات في وثائق ثورة ١٩١٩: المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبد الرحمن فهمي، ١٩٨٨.

٢١- د. توفيق الطويل: التصوف في مصر إبان العصر العثماني، ج١، ١٩٨٨.

٢٢- جمال بدوي: نظرات في تاريخ مصر، ١٩٨٨.

٢٣- د. توفيق الطويل: التصوف في مصر إبان العصر العثماني، ج٢، ١٩٨٨.

٢٤- د. نجوى كامل: الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية ١٩١٩ - ١٩٣٦، ١٩٨٩.

٢٥- هاملتون جب، هارولد بوين: المجتمع الإسلامي والغرب، ج١، ترجمة د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٨٩.
٢٦- د. سعيد إسماعيل علي: تاريخ الفكر التربوي في مصر الحديثة، ١٩٨٩.
٢٧- ألفريد ج. بتلر: فتح العرب لمصر، ج١، ترجمة محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
٢٨- ألفريد ج. بتلر: فتح العرب لمصر، ج٢، ترجمة محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
٢٩- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في عصر الإخشيديين، ١٩٨٩.
٣٠- د. حلمي أحمد شلبي: الموظفون في مصر في عهد محمد علي، ١٩٨٩.
٣١- شكري القاضي: خمسون شخصية مصرية وشخصية، ١٩٨٩.
٣٢- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج٢، ١٩٨٧.
٣٣- د. خالد محمود الكومي: مصر وقضايا الجنوب الأفريقي: نظرة على الأوضاع الراهنة ورؤية مستقبلية، ١٩٨٩.
٣٤- د. يونان لبيب رزق، محمد مزين: تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام ١٩١٢، ١٩٩٠
٣٥- عبد الحميد توفيق زكي: أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة، ١٩٩٠.
٣٦- هاملتون جب، هارولد بوين: المجتمع الإسلامي والغرب، ج٢، ترجمة د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٩٠.
٣٧- د.سليمان صالح: الشيخ علي يوسف وجريدة المؤيد: تاريخ الحركة الوطنية في ربع قرن، ١٩٩٠.
٣٨- د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، ١٩٩٠.
٣٩- د. جميل عبيد: قصة احتلال محمد علي لليونان ١٨٢٤ – ١٨٢٧، ١٩٩٠.
٤٠- د. عبد المنعم الجميعي: الأسلحة الفاسدة ودورها في حرب فلسطين ١٩٤٨، ١٩٩٠.
٤١- د. رفعت السعيد: محمد فريد الموقف والمأساة، رؤية عصرية، ١٩٩١.
٤٢- محمد شفيق غربال: تكوين مصر عبر العصور، ١٩٩٠.
٤٣- إبراهيم عبد العزيز: رحلة في عقول مصرية، ١٩٩٠.
٤٤- د. محمد عفيفي: الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، ١٩٩١.
٤٥- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج١، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩١.
٤٦- د. عبد الرءوف أحمد عمرو: تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية ١٩٣٩- ١٩٥٩، ١٩٩١.
٤٧- د. لطيفة محمد سالم: تاريخ القضاء المصري الحديث، ١٩٩١.

٤٨- د. زبيدة عطا: الفلاح المصري بين العصر القبطي والعصر الإسلامي، ١٩٩١.
٤٩- د. عبد العظيم رمضان: العلاقات المصرية الإسرائيلية ١٩٤٨ – ١٩٧٩، ١٩٩٢.
٥٠- د. سهير إسكندر: الصحافة المصرية والقضايا والوطنية ١٩٤٦ – ١٩٥٤، ١٩٩٣.
٥١- تحرير: عبد العظيم رمضان: تاريخ المدارس في مصر الإسلامية (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة في أبريل ١٩٩١) ، ١٩٩٢.
٥٢- د. إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، ١٩٩٢.
٥٣- د.محمد كمال الدين عز الدين: أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة، ١٩٩٢.
٥٤- د. محمد عفيفي: الأقباط في مصر في العصر العثماني، ١٩٩٢.
٥٥- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج٢، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٢.
٥٦- د. حلمي أحمد شلبي: المجتمع الريفي في عصر محمد علي: دراسة عن إقليم المنوفية، ١٩٩٢.
٥٧- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر الإسلامية وأهل الذمة، ١٩٩٢.
٥٨- د. إبراهيم عبد الله المسلمي: أحمد حلمي سجين الحرية والصحافة، ١٩٩٣.
٥٩- د. عبد السلام عبد الحليم عامر: الرأسمالية الصناعية في مصر من التمصير إلى التأميم ١٩٥٧ – ١٩٦١، ١٩٩٣.
٦٠- عبد الحميد توفيق زكي: المعاصرون من رواد الموسيقى العربية، ١٩٩٣.
٦١- د. عبد العظيم رمضان: تاريخ الإسكندرية في العصر الحديث، ١٩٩٣.
٦٢- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج٣، ١٩٩٣.
٦٣- د. سيدة إسماعيل كاشف، د. جمال الدين سرور، د. سعيد عبد الفتاح عاشور: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر الإسلامية، أعدها للنشر د. عبد العظيم رمضان، ١٩٩٣.
٦٤- د. محمد نعمان جلال: مصر وحقوق الإنسان بين الحقيقة والافتراء، دراسة وثائقية، ١٩٩٣.
٦٥- د. سهام نصار: موقف الصحافة المصرية من الصهيونية ١٨٩٧ – ١٩١٧، ١٩٩٣.
٦٦- د. نريمان عبد الكريم أحمد: المرأة في مصر في العصر الفاطمي، ١٩٩٣.
٦٧- تحرير: عبد العظيم رمضان: مساعي السلام العربية الإسرائيلية، الأصول التاريخية (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع قسم التاريخ بكلية البنات جامعة عين شمس في أبريل ١٩٩٣،
٦٨- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج٣، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٣.
٦٩- د. محمد أبو الإسعاد: نبوية موسى ودورها في الحياة المصرية ١٨٨٦ – ١٩٥١، ١٩٩٣.
٧٠- أ. س. ترتون: أهل الذمة في الإسلام، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٤.

٧١- تريفور إيفانز: مذكرات اللورد كيلرن ١٩٣٤ – ١٩٤٦، ج١، ترجمة د. عبد الرءوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.

٧٢- د. أمينة أحمد إمام: رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية في العصر الفاطمي (٣٥٨ – ٥٦٧هـ)، ١٩٩٤.

٧٣- د. رءوف عباس حامد: تاريخ جامعة القاهرة، ١٩٩٤.

٧٤- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدلة المصرية، ج١: في العصر الفرعوني، ١٩٩٤.

٧٥- د. سلام شافعي محمود: أهل الذمة في مصر في العصر الفاطمي الأول، ١٩٩٥.

٧٦- د. سعيد إسماعيل علي: دور التعليم المصري في النضال الوطني زمن الاحتلال البريطاني، ١٩٩٥.

٧٧- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج٤، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٤.

٧٨- نعمات أحمد عتمان: تاريخ الصحافة السكندرية ١٨٧٣ – ١٨٩٩، ١٩٩٥.

٧٩- فريد دي يونج: تاريخ الطرق الصوفية في مصر في القرن التاسع عشر، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال، ١٩٩٥.

٨٠- د.السيد حسين جلال:قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوربي ١٨٨٢ – ١٩٠٤، ١٩٩٥.

٨١- د. رمزي ميخائيل: تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر أكتوبر، ١٩٩٥.

٨٢- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في فجر الإسلام من الفتح العربي إلى قيام الدولة الطولونية، ١٩٩٤.

٨٣- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج١، ١٩٩٤.

٨٤- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج٢، القسم الأول، ١٩٩٤.

٨٥- د. حلمي أحمد شلبي: تاريخ الإذاعة المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ – ١٩٥٢)، ١٩٩٥.

٨٦- د.أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية(١٨٤٠– ١٩١٤)، ١٩٩٥.

٨٧- تريفور إيفانز: مذكرات اللورد كيلرن ١٩٣٤ – ١٩٤٦، ج٢، ترجمة د. عبد الرءوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.

٨٨- عبد الحميد توفيق زكي: التذوق الموسيقي وتاريخ الموسيقى المصرية، ١٩٩٠.

٨٩- د. عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ المواني المصرية في العصر العثماني، ١٩٩٥.

٩٠- د. نريمان عبد الكريم: معاملة غير المسلمين في الدولة الإسلامية، ١٩٩٦.

٩١- بيكر مانسفيلد: تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال، ١٩٩٦.

٩٢- د. نجوى كامل: الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩ – ١٩٣٦)، ١٩٩٦.

٩٣- د. نبيه بيومي عبد الله: قضايا عربية في البرلمان المصري (١٩٢٤ – ١٩٥٨)، ١٩٩٦.

٩٤- د. سهير إسكندر: الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ – ١٩٥٤)، ١٩٩٦.

٩٥- تحرير: د. عبد العظيم رمضان: مصر وأفريقيا، الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة).

٩٦- مالكولم كير: عبد الناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨ – ١٩٧٠)، ترجمة د. عبد الرءوف أحمد عمرو.

٩٧- د. إيمان عامر: العربان ودورهم في المجتمع المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر.

٩٨- د. محمد سيد محمد: هيكل والسياسة الأسبوعية.

٩٩- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدلة المصرية (العصر اليوناني – الروماني)، ج٢.

١٠٠- د.عبد العزيز صالح، د. جمال مختار، د. محمد إبراهيم بكر، د. إبراهيم نصحي، د. فاروق القاضي: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور (تاريخ مصر القديمة) ، أعدها للنشر د. عبد العظيم رمضان.

١٠١- اللواء مصطفى عبد المجيد نصير، اللواء عبد المجيد كفافي، اللواء سعد عبد الحفيظ، السفير جمال منصور: ثورة يوليو والحقيقة الغائبة.

١٠٢- د. تيسير أبو عرجة: المقطم جريدة الاحتلال البريطاني في مصر (١٨٨٩ – ١٩٥٢).

١٠٣- د. علي بركات: رؤية الجبرتي لبعض قضايا عصره.

١٠٤- د. فاطمة علم الدين عبد الواحد: تاريخ العمال الزراعيين في مصر (١٩١٤ – ١٩٥٢).

١٠٥- د. أحمد فارس عبد المنعم: السلطة السياسية في مصر وقضية الديمقراطية (١٨٠٥ – ١٩٨٧).

١٠٦- د. سليمان صالح: الشيخ علي يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ الحركة الوطنية في ربع قرن).

١٠٧- دليب هيرو: الأصولية الإسلامية، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال.

١٠٨- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٤.

١٠٩- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٥.

١١٠- البيومي إسماعيل الشربيني: مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) ، ج١.

١١١- البيومي إسماعيل الشربيني: مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) ، ج٢.

١١٢- د. محمد الجوادي: إسماعيل باشا صدقي.

١١٣- د. عز الدين إسماعيل: الزبير باشا ودوره في السودان في عصر الحكم المصري.

١١٤- أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي.

١١٥- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج٢.

١١٦- علاء الدين وحيد: أديب إسحاق عاشق الحرية.

١١٧- عبد الرازق إبراهيم عيسى: تاريخ القضاء في مصر العثمانية ١٥١٧ – ١٧٩٨.

١١٨- د. البيومي إسماعيل الشربيني: النظم المالية في مصر والشام زمن سلاطين المماليك.

١١٩- حسين محمد أحمد يوسف: النقابات في مصر الرومانية.

١٢٠- لويس جرجس: يوميات من التاريخ المصري الحديث.

١٢١- د. محمد عبد الحميد الحناوي: الجلاء ووحدة وادي النيل (١٩٤٥ – ١٩٥٤).

١٢٢- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٦.

١٢٣- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: السيد أحمد البدوي.

١٢٤- د. محمد نعمان جلال: العلاقات المصرية الباكستانية في نصف قرن.

١٢٥- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٧.

١٢٦- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٨.

١٢٧- إبراهيم محمد إبراهيم: مقدمات الوحدة المصرية السورية ١٩٤٣ – ١٩٥٨.

١٢٨- جمال بدوي: معارك صحفية.

١٢٩- د. يحيى محمد محمود: الدين العام وأثره في تطور الدين المصري (١٨٧٦ – ١٩٤٣).

١٣٠- سمير فريد: تاريخ نقابات الفنانين في مصر (١٩٨٧ – ١٩٩٧).

١٣١- ترجمة: د. عبد الرءوف أحمد عمرو: الولايات المتحدة وثورة يوليو ١٩٥٢.

١٣٢- د. ماجدة محمد محمود: دار المندوب السامي في مصر، ج١.

١٣٣- د. ماجدة محمد محمود: دار المندوب السامي في مصر، ج٢.

١٣٤- ترجمة: جمال سعيد عبد الغني: الحملة الفرنسية على مصر في ضوء مخطوط عثماني للدارندلي.

١٣٥- د. محاسن محمد الوقاد: اليهود في مصر المملوكية في ضوء وثائق الجنيزة ٦٤٨ – ٩٢٣هـ/ ١٢٥٠ – ١٥١٧م.

١٣٦- تقديم : عبد العظيم رمضان: أوراق يوسف صديق.

١٣٧- د. محمد عبد الغني الأشقر: تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي.

١٣٨- السيد يوسف: الأخوان المسلمون وجذور التطرف الديني والإرهاب في مصر.

١٣٩- محمد قابيل: موسوعة الغناء المصري في القرن العشرين.

١٤٠- طارق عبد العاطي غنيم: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر (١٢٢٦ – ١٢٦٥هـ/ ١٨١١ – ١٨٤٨م.

١٤١- لطفي أحمد نصار: وسائل الترفيه في عصر سلاطين المماليك.

١٤٢- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج٢، ط٢، ١٩٩٩.

١٤٣- د. منيرة محمد الهمشري: دبلوماسية البطالمة في القرنين الثاني والأول ق.م.

١٤٤- د. عبد العليم خلاف: كشوف مصر الأفريقية في عهد الخديو إسماعيل.

١٤٥- د.منيرة محمد الهمشري:النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس(٢٨٤–٣٠٥م).

١٤٦- د. أحمد عبد الرازق: المرأة في مصر المملوكية.

١٤٧- د. رفعت السعيد: حسن البنا: متى.. كيف.. لماذا؟

١٤٨- د. سمير فوزي: القديس مرقص وتأسيس كنيسة الإسكندرية، ترجمة نسيم مجلي.

١٤٩- حسام محمد عبد المعطي: العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر.

١٥٠- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الموسيقى المصرية (أصولها وتطورها).

١٥١- السيد يوسف: جمال الدين الأفغاني والثورة الشاملة.

١٥٢- د. محاسن محمد الوقاد: الطبقات الشعبية في القاهرة المملوكية (٦٤٨- ٩٣٢هـ/ ١٢٥٠- ١٥١٧م).

١٥٣- د. علية عبد السميع الجنزوري: الحروب الصليبية: المقدمات السياسية.

١٥٤- د. علية عبد السميع الجنزوري: هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية في العصور الوسطى.

١٥٥- د. عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر(١٨٠٥–١٨٨٣).

١٥٦- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدلة في العصر الإسلامي، ج٣.

١٥٧- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدلة في العصر الإسلامي، ج٤.

١٥٨- د.محمد عبد الغني الأشقر: نائب السلطنة المملوكية في مصر (٦٤٨- ٩٣٢هـ/ ١٢٥٠- ١٥١٧م).

١٥٩- د. محمد فريد حشيش: حزب الوفد (١٩٣٦ – ١٩٥٢) ج١.

١٦٠- د. محمد فريد حشيش: حزب الوفد (١٩٣٦ – ١٩٥٢) ج٢.

١٦١- سلاطين باشا: السيف والنار في السودان.

١٦٢- د. تمام همام تمام: السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦- ١٩٥٣).

١٦٣- محمد سيد العشماوي: مصر والحملة الفرنسية.

١٨٧- د. عادل عبد الحافظ حمزة: نيابة حلب في عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠- ١٥١٧م)، ج١.

١٨٨- د. عادل عبد الحافظ حمزة: نيابة حلب في عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠- ١٥١٧م)، ج٢.

١٨٩- عرفة عبده علي: يهود مصر منذ عصر الفراعنة حتى عام ٢٠٠٠م.

١٩٠- د.عبد الحميد عبد الجليل أحمد شلبي:العلاقات السياسية بين مصر والعراق (١٩٥١- ١٩٦٣م).

١٩١- د. محسن علي شومان: اليهود في مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، ج١.

١٩٢- د. محسن علي شومان: اليهود في مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، ج٢.

١٩٣- د. عبد الله شحاتة: الإمام محمد عبده بين المنهج الديني والمنهج الاجتماعي.

١٩٤- د. فتحي الصنفاوي: تاريخ الآلات الموسيقية الشعبية.

١٩٥- د. نريمان عبد الكريم أحمد: مجتمع أفريقيا في عصر الولاة.

١٩٦- د. عبد العظيم محمد سعودي: تاريخ تطور الري في مصر (١٨٨٢- ١٩١٤).

١٩٧- د. عبد الحميد زايد: القدس الخالدة.

١٩٨- د. عادل عبد الحافظ حمزة: العلاقات السياسية بين الدولة الأيوبية والإمبراطورية الرومانية المقدسة زمن الحروب الصليبية .

١٩٩- د. بهاء الدين إبراهيم: المعبد في الدولة الحديثة في مصر الفرعونية.

٢٠٠- تحرير د. عبد العظيم رمضان: تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور (أعمال الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع كلية الآداب جامعة الإسكندرية من ٢٢- ٢٣ أبريل ١٩٩٨).

٢٠١- سميرة فهمي على عمر: إمارة الحج في مصر العثمانية ١٥١٧- ١٧٩٨.

٢٠٢- د. ماجدة محمد محمود: المندوبون الساميون في مصر.

٢٠٣- فتحي أبو طالب: الصراع الدولي على عدن والدور المصري.

٢٠٤- د. مرفت صبحي غالي: العلاقات الاقتصادية بين مصر وبريطانيا (١٩٣٥- ١٩٤٥).

٢٠٥- السيد محمد أحمد عطا: تاريخ القرية وأعمالها في العصر الإسلامي(٢١- ٥٦٧هـ/ ٦٤٢- ١١٧١م)

٢٠٦- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج٩.

٢٠٧- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: الظاهر بيبرس.

٢٠٨- لواء د. كمال أحمد عامر: الدور المصري والعربي في حرب تحرير الكويت، ج١.

٢٠٩- لواء د. كمال أحمد عامر: الدور المصري والعربي في حرب تحرير الكويت، ج٢.

٢١٠- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: قبرص والحروب الصليبية.

٢١١- د. علية عبد السميع الجنزوري: إمارة الرها الصليبية.

٢١٢- شلبي إبراهيم الجعيدي: العامة في مصر في العصر الأيوبي (٥٦٧- ٦٤٨هـ/ ١١٧١- ١٢٥٠م).

٢١٣- عثمان علي محمد عطا: الأزمات الاقتصادية في مصر في العصر المملوكي وأثرها السياسي والاقتصادي والاجتماعي (٦٤٨- ٩٣٢هـ/ ١٢٥٠- ١٥١٧م).

٢١٤- د.علية عبد السميع الجنزوري:الثغور البرية الإسلامية على حدود الدولة البيزنطية في العصور الوسطى.

٢١٥- د. إصلاح عبد الحميد ريحان: الفتح الإسلامي لمدينة كابول (٣١هـ/ ٦٥١م).

٢١٦- د. فرغلي تسن هريدي: الرأسمالية الأجنبية في مصر (١٩٣٧- ١٩٥٧) ، ج١.

٢١٧- د. سيد عشماوي: العيب في الذات الملكية (١٨٨٢- ١٩٥٢).

٢١٨- د. السيد محمد أحمد عطا: إقليم الغربية في عصر الأيوبيين والمماليك (٥٦٧- ٩٣٢هـ/ ١١٧١- ١٥١٧م).

٢١٩- د. عبد العظيم رمضان: ثورة ١٩١٩ في ضوء مذكرات سعد زغلول.

٢٢٠- د. حمادة حسني أحمد محمد: التنظيمات السياسية لثورة يوليو.

٢٢١- ونستون تشرشل: حرب النهر، ترجمة عز الدين محمود.

٢٢٢- د. عبد الحميد زايد: مصر الخالدة (مقدمة في تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٣٣٢ق.م)، ج١.

٢٢٣- د. عبد الحميد زايد: مصر الخالدة (مقدمة في تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٣٣٢ق.م)، ج٢.

٢٢٤- إعداد وتقديم: د. عبد العظيم رمضان: الدور الوطني للكنيسة المصرية عبر العصور (أعمال ندوة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة).

٢٢٥- د. سيد محمد موسى حمد: مصر ودول حوض النيل.

٢٢٦- د. عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس.

٢٢٧- أمل محمود فهمي: العلاقات المصرية العثمانية على عهد الاحتلال البريطاني (١٨٨٢- ١٩١٤).

٢٢٨- د. حسن حبشي: تاريخ العالم الإسلامي، ج١.

٢٢٩- ترجمة: د. حسن حبشي: ذيل وليم الصوري.

٢٣٠- د. عز الدين إسماعيل أحمد: تاريخ الجيش المصري في عصور ما قبل التاريخ.

٢٣١- د. سمير عبد المقصود السيد: الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر.

٢٣٢- د. فرغلي تسن هريدي: الرأسمالية الأجنبية في مصر (١٩٣٧- ١٩٥٧) ، ج٢.

٢٣٣- محمود قاسم: الفيلم التاريخي في مصر.

٢٣٤- د. أنتوني سوريال عبد السيد: العلاقات المصرية الأثيوبية، ج١.

٢٣٥- د. أنتوني سوريال عبد السيد: العلاقات المصرية الأثيوبية، ج٢.

٢٣٦- د. أحمد محمد عبد الحليم دراز: مصر وفلسطين فيما بين القرنين الحادي عشر والثامن ق.م.

٢٣٧- تحرير: د. عبد العظيم رمضان: حكومة مصر عبر العصور (أعمال لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة من ٢٢- ٢٣ أبريل).

٢٣٨- د. سيدة إسماعيل كاشف: الوليد بن عبد الملك (٨٦- ٩٦هـ/ ٧٠٥- ٧١٥م).

٢٣٩- د. سيدة إسماعيل كاشف: عبد العزيز بن مروان.

٢٤٠- د. حسين كفافي: هنري كوريل الأسطورة والوجه الآخر.

٢٤١- د. سليمان محمد حسين: تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر.

٢٤٢- د. عبد المنعم إبراهيم الجميعي: عصر محمد علي: دراسة وثائقية).

٢٤٣- مصطفى الغريب محمد: محمد حسين هيكل ودوره في السياسة المصرية (١٨٨٨- ١٩٥٦).

٢٤٤- د. أحمد عبد اللطيف حنفي محمد: المغاربة والأندلسيون في مصر الإسلامية من عصر الولاة حتى نهاية العصر الفاطمي، ج١، الدراسات السياسية.

٢٤٥- د. أحمد عبد اللطيف حنفي محمد: المغاربة والأندلسيون في مصر الإسلامية من عصر الولاة حتى نهاية العصر الفاطمي، ج٢، الدراسات الحضارية.

٢٤٦- عبده مباشر: ، إسلام توفيق: حرب الاستنزاف، ج١.

٢٤٧- عبده مباشر: ، إسلام توفيق: حرب الاستنزاف، ج٢.

٢٤٨- السيد يوسف: عبد الرحمن الكواكبي رائد القومية العربية وشهيد الحرية.

٢٤٩- د. محمد فريد حشيش: معاهدة ١٩٣٦، ج١، العلاقات المصرية البريطانية.

٢٥٠- د. محمد فريد حشيش: معاهدة ١٩٣٦، ج٢، نصوص محاضر المفاوضات.

٢٥١- د. عزت قرني: تاريخ الفكر السياسي والاجتماعي في مصر الحديثة (١٨٣٤- ١٩١٤).

٢٥٢- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج١.

٢٥٣- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج٢.

٢٥٤- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج٣.

٢٥٥- د. مرفت أسعد عطاالله: العلاقات بين مصر ولبنان في عهد محمد علي.

٢٥٦- د. السيد حسين جلال: قناة السويس والأطماع الاستعمارية الدولية.

٢٥٧- سمير عبد الله سليمان: الدواوين في مصر خلال العصر الفاطمي (٣٥٨- ٥٦٧هـ/ ٩٦٩- ١١٧١م).

٢٥٨- د. محمد صبحي عبد الحكيم: مدينة الإسكندرية.

٢٥٩- د. حسن حبشي: تاريخ العالم الإسلامي، ج٢.

٢٦٠- د. محمد مؤنس عوض: رواد تاريخ العصور الوسطى.

٢٦١- د. عبد الحميد زايد: الشرق الخالد، ج١.

٢٦٢- د. عبد الحميد زايد: الشرق الخالد، ج٢.

٢٦٣- أحمد حسين: مذكرات أحمد حسين.

٢٦٤- جان إيف إمبرور: الإسكندرية ملكة الحضارات، ترجمة فاطمة عبد الله محمود، مراجعة د. محمود ماهر طه.

٢٦٥- د. إصلاح عبد الحميد ريحان: هرات من الفتح الإسلامي إلى نهاية القرن الثاني الهجري.

٢٦٦- د. نريمان عبد الكريم أحمد: دراسات في تاريخ مصر الإسلامية.

٢٦٧- طارق الكومي: أمراء أسرة محمد علي ودورهم في المجتمع.

٢٦٨- المشكلة الفلسطينية وموقف مصر حكومة وشعباً منها (١٩١٧- ١٩٣٩).

٢٦٩- د. أحمد دراج: المماليك والفرنجة في القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي، ٢٠٠٧.

٢٧٠- محمد قابيل: فرسان اللحن الجميل: الموجي – بليغ– الطويل، ٢٠٠٩.

٢٧١- مجدي رشاد عبد الغني: العلاقات المصرية الليبية (١٩٤٥- ١٩٦٩)، ٢٠٠٧.

٢٧٢- محمد بن صفصاف: حركة محمد عبده وعبد الحميد بن باديس الإصلاحية وأبعادها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ج١، ٢٠٠٨.

٢٧٣- محمد بن صفصاف: حركة محمد عبده وعبد الحميد بن باديس الإصلاحية وأبعادها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ج٢، ٢٠٠٨.

٢٧٤- د. عبد الواحد النبوي: المعارضة في البرلمان المصري (١٩٢٤- ١٩٣٦)، ٢٠٠٨.

٢٧٥- د. حسام محمد عبد المعطي: العائلة والثروة، البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية، ٢٠٠٨.

٢٧٦- جرجس حنين: الأطيان والضرائب في القطر المصري، ٢٠٠٨.

٢٧٧- د. عبد الحميد ناصف: دير سانت كاترين في العصر العثماني، ٢٠٠٨.

٢٧٨- د. إيمان المهدي: الخبز في مصر القديمة، ٢٠٠٨.

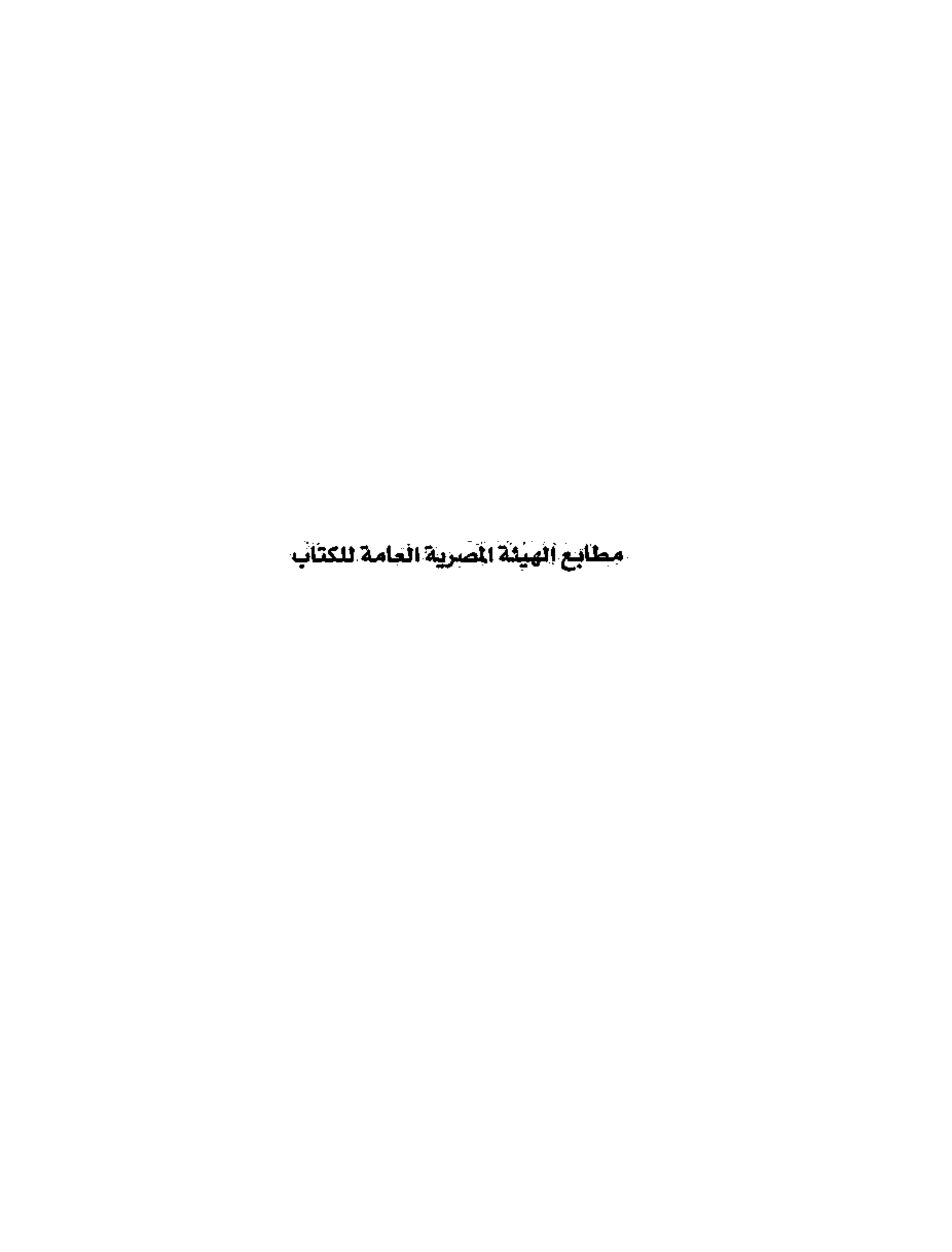
٢٧٩- د. باسنت فتحي: تعددية التعليم الابتدائي في مصر ١٩٢٣ – ١٩٩٣، ٢٠٠٨.

٢٨٠- محمد مبروك : الإدارة المالية في عصر محمد علي ، ٢٠٠٩.

٢٨١- إبراهيم ماضي: زي أمراء المماليك في مصر والشام ، ٢٠٠٩.
٢٨٢- د. صفاء حافظ: الموانى والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، ٢٠٠٩.
٢٨٣- د. رضا أسعد: أعيان الريف المصري في العصر العثماني، ٢٠٠٩.
٢٨٤- د. جمال كمال محمود: الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني، ٢٠١٠.
٢٨٥- د. بثينة إبراهيم مرسي إبراهيم: تطور الديانة المصرية القديمة ٢٠١٠.
٢٨٦- زوات عرفان: العلاقات المصرية اليمنية، النصف الأول من القرن التاسع عشر، ٢٠١٠.
٢٨٧- د. علي شلبي: مصر الفتاة ودورها في السياسة المصرية ١٩٣٣-١٩٤١، ٢٠١٠
٢٨٨- د. عمرو عبد العزيز منير: العمران المصري بين الرحلة والأسطورة، ٢٠١١
٢٨٩- د. محمد عبد الغني الأشقر: الوزارة والوزراء في مصر عصر سلاطين المماليك، ٢٠١١
٢٩٠- زينب عيسى عبد الرحمن: العلاقات المصرية الصينية ١٩٥٦-١٩٧٠م، ٢٠١٠
٢٩١- د. أحمد أحمد الحتة: تاريخ الزراعة المصرية في عهد محمد علي الكبير ، ٢٠١٢.
٢٩٢- د. زوات عرفان المغربي: هيئة كبار العلماء (١٩١١-١٩٦١م)، ٢٠١٢.
٢٩٣- د. محمود محمد خلف: ثورات المصريين في العصر الفاطمي (٩٦٩-١٠٣٥)، ٢٠١٢.
٢٩٤- د.فايز أنور عبد المطلب : الوعى السياسى عند قدماء المصريين ، ٢٠١٣
٢٩٥- د. الشيخ الأمين محمد عوض الله : أسواق القاهرة منذ العصر الفاطمى حتى نهاية عصر المماليك،٢٠١٣

وبين يديك العدد الأخير:

٢٩٦- د. عبد اللطيف فايز : النقل والمواصلات فى العصر اليونانى – الرومانى،٢٠١٣


مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب